



UNIVERSIDAD DE CÁDIZ

Escuela Internacional de Doctorado en Estudios del Mar

ESTUDIO DE LA NAVEGACIÓN Y LA ARQUITECTURA NAVAL DE ÉPOCA PREHISTÓRICA Y FENICIO-PÚNICA A TRAVÉS DE LAS FUENTES ICONOGRÁFICAS.

STUDY OF NAVIGATION AND NAVAL ARCHITECTURE OF
PREHISTORIC AND PHENICIO-PUNIC PERIOD THROUGH
ICONOGRAPHIC SOURCES

Trabajo de fin de Máster.

Máster oficial en Arqueología Náutica y Subacuática.

Autora:

Carolina Pérez Infantes

Cádiz, curso 2020/21

Tutores:

Ana María Niveau de Villedary y Mariñas

Eduardo Vijande Vila

Resumen.

En este trabajo se ha realizado una selección iconográfica de época prehistórica y protohistórica con el fin de efectuar un estudio de la navegación y de la arquitectura naval del momento. Se han llevado a cabo los análisis de las distintas imágenes, de los soportes en los que se han realizado, la técnica utilizada, la tipología naval que refleja y el contexto en el que fueron halladas para recopilar toda la información posible de dichas representaciones, con el fin de desarrollar una visión de la transición iconográfica naval desde la Prehistoria hasta la Protohistoria mediterránea, mostrándose así también la propia transición de la navegación y de la arquitectura naval del Mediterráneo.

-Palabras clave: Prehistoria, Protohistoria, Iconografía, Navegación, Arquitectura naval, Mediterráneo.

Abstract.

In this work an iconographic selection of prehistoric and protohistoric times has been made in order to carry out a study of navigation and naval architecture of the moment. The analysis of the different images, of the supports in which they have been made, the technique used, the naval typology that it reflects and the context in which they were found have been carried out to collect all the possible information of said representations, in order to develop a vision of the naval iconographic from Prehistory Mediterranean Protohistory, thus also showing the very transition of navigation and naval architecture of the Mediterranean.

-Key words: Prehistory, Protohistory, Iconography, Navigation, Naval architecture, Mediterranean.

Índice.

1. Introducción.	1
1.1. Justificación de la elección del tema y objetivos	2
1.2. Fuentes y metodología.	3
1.2.1. Desarrollo de una base de datos.	5
1.3. Limitaciones del estudio.	11
2. La iconografía como fuente de información.	12
3. La navegación en la Prehistoria.	13
3.1. Las embarcaciones prehistóricas. Tipología.	16
3.2. Fuentes iconográficas navales de época prehistórica.	18
3.2.1. Tipología naval de las representaciones.	18
3.2.1.1. Embarcaciones de pieles.	18
3.2.1.2. Embarcaciones de juncos.	20
3.2.1.3. Barcas monóxilas.	30
3.2.2. Soportes.	33
3.2.2.1. Abrigos rocosos.	33
3.2.2.2. Cerámica.	35
3.2.2.3. Paneles de piedra.	35
3.2.3. Técnicas.	37
3.2.3.1. Grabado.	37
3.2.3.2. Pintado.	38
3.2.3.3. Incisión.	38
3.2.4. Representaciones.	39
3.2.4.1. Pesca especializada.	39
3.2.4.2. Escena bélica naval.	40
3.2.4.3. Las embarcaciones.	41
3.2.5. Contexto.	41
3.2.5.1. Entorno acuático.	42
3.2.5.2. Sitio de agregación o cuevas de ocupación.	43

3.2.5.3. Ámbito funerario.	44
3.2.5.4. Zonas de ocupación. Poblados.	45
4. Fuentes etnográficas navales de época prehistórica.	46
5. La navegación en la Protohistoria.	48
5.1. Las embarcaciones protohistóricas. Tipología.	50
5.2. Fuentes iconográficas navales de época protohistórica.	54
5.2.1. Tipología naval de las representaciones.	55
5.2.1.1. Embarcaciones de papiro.	55
5.2.1.2. Embarcaciones de juncos.	56
5.2.1.3. <i>Gaulós</i> .	60
5.2.1.4. <i>Hippoi</i> .	66
5.2.1.5. Embarcaciones bélicas.	78
5.2.2. Soportes.	81
5.2.2.1. Abrigo rocoso.	81
5.2.2.2. Cerámica.	82
5.2.2.3. Terracota.	82
5.2.2.4. Bronce.	83
5.2.2.5. Piedra.	83
5.2.2.6. Pasta vítrea.	84
5.2.2.7. Marfil.	84
5.2.3. Técnicas.	85
5.2.3.1. Pintado.	85
5.2.3.2. Forma dada precocción.	85
5.2.3.3. Relieve.	86
5.2.3.4. Incisión.	86
5.2.3.5. Grabado.	87
5.2.3.6. Esculpido.	87
5.2.4. Representaciones.	88
5.2.4.1. Las embarcaciones.	88
5.2.4.2. Escena de comercio o transporte de objetos.	90

5.2.4.3. Escenas funerarias.	91
5.2.4.4. Divinidades junto a embarcaciones.	92
5.2.4.5. Episodios mitológicos.	92
5.2.4.6. Escenas de navegación y su entorno.	93
5.2.5. Contexto.	93
5.2.5.1. Ámbito funerario.	94
5.2.5.2. Ámbito sagrado.	95
5.2.5.3. Zona de ocupación o agregación	96
5.2.5.4. Decoración constructiva.	97
 6. Fuentes arqueológicas navales de época protohistórica.	 98
 7. Recapitulaciones y conclusiones.	 100
 Bibliografía.	 104
Índice de figuras.	110
Anexo I. Glosario.	116
Anexo II. Base de datos.	118

1. Introducción.

Este trabajo con título *Estudio de la navegación y la arquitectura naval de época prehistórica y protohistórica a través de las fuentes iconográficas* se ha realizado siguiendo la normativa estipulada por la Universidad de Cádiz para la estructuración y adecuación de los Trabajos de Fin de Máster, plasmada en el *Reglamento marco UCA/CG07/2012, de Trabajos Fin de Grado y Fin de Máster de la Universidad de Cádiz (BOUCA 148 del 27 de julio de 2012)* con el fin de llevar a cabo un estudio regulado por los dictámenes de la Universidad.

El estudio está centrado en el análisis de la iconografía naval de la zona mediterránea y su área de influencia, por lo tanto, vamos a tratar diferentes representaciones iconográficas con procedencias diversas pero que pueden agruparse en un conjunto iconográfico mediterráneo por las embarcaciones que representan, su arquitectura naval o por estar influenciadas por la cultura marítima mediterránea. Cronológicamente, abarcamos referencias iconográficas datadas en la época tardopaleolítica hasta el siglo I d.C., fecha de la representación más tardía. Al tratarse de un ámbito cronológico demasiado extenso para un trabajo de estas características se ha realizado una selección previa, escogiendo las imágenes más representativas y útiles para nuestra investigación. Además de que este motivo naval, como es la representación de una embarcación, en época prehistórica no es tan habitual como lo puede ser en la Protohistoria, por lo que contamos con un menor número de imágenes que recopilar de esta época.

La selección iconográfica de este estudio está enfocada a recoger las representaciones más significativas y descriptivas en lo que respecta tanto a arquitectura naval como a método de navegación y propulsión, por lo que hemos querido recopilar las imágenes que nos parecen más claras en lo referente a las interpretaciones sobre la tipología naval, además de que aporten información sobre la navegación del momento. Esta selección ha estado más enfocada a las representaciones adscritas a la época protohistórica por la gran diversidad con la que cuenta este ámbito de estudio en lo referente a representaciones navales, no obstante, hemos recopilado la cantidad que nos ha sido posible teniendo en cuenta las características de este trabajo.

1.1. Justificación de la elección del tema y objetivos.

Existen diferentes motivos por los cuales he realizado la selección de este ámbito de estudio. En primer lugar, el Trabajo de Fin de Grado que realicé el pasado curso, titulado *La evolución de la arquitectura naval en la Península Ibérica. Desde las monóxilas prehistóricas a las embarcaciones protohistóricas*, está enfocado en la arquitectura naval fenicio-púnica, tema que me causó gran interés. A través del desarrollo del estudio pude informarme e indagar sobre esta línea de investigación, lo que ha sido de gran utilidad para el estudio de algunas asignaturas que he cursado en Máster de Arqueología Náutica y Subacuática. Esto hace que con la información que pude recopilar en mi TFG junto con las clases y seminarios que hemos tenido a lo largo del Máster sobre esta línea de investigación me decantara por continuar el primer estudio que realicé dándole otro enfoque y añadiendo información de gran utilidad.

En segundo lugar, otro de los temas importantes para estudiar diferentes aspectos de la navegación en épocas en las que las fuentes archivísticas y diplomáticas no pueden ayudar, como es el caso de la época prehistórica y protohistórica, es el estudio de las fuentes iconográficas. En mi Trabajo de Fin de Grado no pude profundizar en este aspecto, pero pude incluir algunas imágenes importantes que forman parte de esa línea de investigación. He visto conveniente aprovechar esta oportunidad para completar ese aspecto de mi investigación acompañándolo con el carácter arquitectónico que pude desarrollar en mi trabajo previo.

Para la realización de este trabajo he visto oportuno estipular ciertos objetivos que han ido surgiendo en función a las necesidades de la investigación. Primeramente, era necesario realizar una recopilación de diferentes fuentes iconográficas encuadradas en época prehistórica, para poder recoger toda la información posible sobre la navegación y la arquitectura naval de la época que dichas fuentes pueden transmitir. Esto era fundamental debido a que los vestigios que han llegado a nuestros días sobre los ámbitos navales son muy escasos, haciendo necesario buscar esta información en estas fuentes.

Por otro lado, había que realizar una selección entre las diversas fuentes iconográficas de época protohistórica, destacando las más significativas y/o útiles para este estudio. Esto se debe a la gran cantidad de imágenes y representaciones con orígenes fenicio-púnicos que han llegado a nuestros días.

También hemos visto oportuno realizar una comparación de las diferentes fuentes iconográficas recopiladas de ambas épocas con los vestigios que han llegado hasta nuestros días, para intentar comprender con mayor claridad las diferentes representaciones.

Otro objetivo es comprobar la posible existencia de una transición iconográfica entre las dos épocas anteriormente mencionadas, ya que puede existir la posibilidad de que el contacto entre las diferentes sociedades marítimas haya influido en las características y el método de desarrollo de las representaciones, incluso de su significado social y cultural.

Un objetivo que también hemos propuesto es buscar posibles conjuntos iconográficos con características similares que puedan determinar un método, forma, o estilo similar, pudiendo tratarse de representaciones iconográficas de una misma familia representativa.

Por último, y a través del desarrollo del trabajo, hemos querido comprobar la existencia de caracteres, figuras, formas, etc. similares que pudieran indicarnos una representación concreta para las diferentes embarcaciones y la arquitectura naval con la que fueron construidas.

1.2. Fuentes y metodología.

En este trabajo se han utilizado tres tipos de fuentes de información. Primeramente, señalar las fuentes literarias que, aunque escasas, han sido de utilidad para el estudio de la arquitectura naval fenicio-púnica. Debo mencionar que estas fuentes de información son las que menos peso tienen en esta investigación, teniendo en cuenta la existencia de otras con mayor carga de información que las fuentes literarias. Destacamos la obra de Catón *De Agri*, XVIII, 9, donde el autor desarrolla la descripción del método constructivo utilizado por los Fenicios que bautiza con el nombre *Punicana coagmenta*, la técnica de unión de cuadernas y tracas con lengüetas, mortajas y clavijas que trascendió en el tiempo, siendo utilizada y adaptada por diversas culturas y zonas. La descripción por el autor clásico de esta técnica constructiva refleja la importancia que tuvo esta tecnología en ese momento, además de la longevidad con la que contaba, ya que fue un método constructivo utilizado mucho antes de la descripción que Catón plasmó en su obra.

El grueso del trabajo se centra en el análisis de las fuentes iconográficas, siendo las fuentes de información que tienen más presencia en la investigación. Los estudios

iconográficos aportan bastante información en el ámbito naval, arquitectónico y social, sobre todo en estudios sobre épocas donde las demás fuentes escasean o son casi inexistentes. La diversidad de las fuentes iconográficas que van a tratarse en este trabajo es bastante notable, tanto en soporte, como en técnica, en representación, origen y localización. A través de ellas hemos querido recopilar toda la información que pueden aportar las diferentes imágenes y así acercarnos más a la navegación y las embarcaciones en época prehistórica y protohistórica.

Por último, es necesario destacar también la presencia en este trabajo de las fuentes arqueológicas. Estas fuentes van a ser de mayor utilidad en la parte referente a la época protohistórica, ya que hay ciertos vestigios bastante importantes y destacables de esta época que aportan información a la investigación. La presencia de ciertos pecios y yacimientos arqueológicos es necesaria para el desarrollo de parte del cuerpo teórico de esta investigación. En cambio, para el estudio de la época prehistórica no hemos podido contar con la misma cantidad de información procedente de fuentes arqueológicas, debido a que no han perdurado suficientes vestigios.

Además de estas fuentes de información, ha sido fundamental para este trabajo recurrir a la historiografía y observar el estado de la cuestión en este momento para la contextualización y desarrollo de la investigación. En este trabajo puede dividirse la historiografía utilizada en tres grupos, por un lado, la que engloba la línea de investigación de la navegación prehistórica y protohistórica; en segundo lugar, el grupo historiográfico dedicado a la arquitectura naval; y, por último, la referente a la iconografía y las diferentes interpretaciones de los autores que llevan a cabo las investigaciones.

En cada grupo historiográfico utilizado en este trabajo cuenta con diversos autores, pero es necesario destacar los más significativos en cada caso.

Para la parte de navegación prehistórica podríamos destacar autores como José Luis Escacena Carrasco (2012, 2007), Víctor Manuel Guerrero Ayuso (2006a, 2006b, 2006c, 2009a, 2009b, 2010), Alfredo Mederos Martín (2005, 2008, 2019) e Imanol Vázquez Zabala (2019), entre otros. En cuanto a la navegación protohistóricas van a ser fundamentales autores como Piero Bartoloni (1988), Enrique Díes Cusí (1994, 2005), de nuevo Víctor Manuel Guerrero Ayuso (1998, 2004, 2008), José Luis López Castro (2019), Stefano Medas (2004), etc.

Otros autores que destacar dentro del grupo historiográfico de la arquitectura naval sin duda es Carlos de Juan Fuertes (2017) y Patrice Pomey (2010, 2012), que van a ser los grandes referentes para desarrollar esta parte del estudio.

Por último, para el grupo historiográfico dedicado a la iconografía me veo en la obligación de destacar de nuevo la figura de Víctor Manuel Guerrero Ayuso, por supuesto hay otros muchos autores que indagan en esta línea de investigación, pero la figura de Guerrero Ayuso ha sido el referente indiscutible de este trabajo.

El trabajo se completa con una serie de imágenes propias y/o modificadas para favorecer la explicación y desarrollo del cuerpo teórico. Consideramos que, para un trabajo de esta línea de investigación, que se basa en representaciones gráficas, lo más idóneo para la comprensión lectora es colocar las imágenes en el cuerpo teórico del trabajo. Además de esto, señalar la creación de un anexo en el que se encuentra el glosario de las palabras más técnicas utilizadas en el estudio, con el fin de describir y explicar esos términos específicos con mayor detenimiento fuera del cuerpo teórico, lo que permite que el proceso de redacción sea más factible.

1.2.1. Desarrollo de una base de datos.

A medida que la investigación se ha desarrollado, hemos visto oportuno realizar una base de datos que recogiera una a una las diferentes fuentes iconográficas que pueden aportar información a esta investigación sobre iconografía naval, desarrollando de esta manera una herramienta que reúna los datos más significativos sobre las referencias iconográficas de una manera ordenada y precisa, facilitando también el acceso a las personas que quieran hacer una consulta sobre los datos recopilados, pudiendo acceder a la información que necesite de manera rápida y óptima. En esta base de datos están recogidas tanto las fuentes iconográficas prehistóricas como las protohistóricas, haciendo así más factible el acceso y la comparación entre las representaciones de cada época.

Tras tomar la decisión de elaborar una base de datos, se llevaron a cabo ciertos pasos previos antes de comenzar con la programación. En primer lugar, realizar la elección del programa que permitiera desarrollar una base de datos con las características que la investigación requería, además de que posibilitara que el formato en el que se guardara

podiera ser compatible con un programa accesible para la mayoría de los ordenadores o aparatos electrónicos.

Los dos programas barajados para crear la base de datos fueron FileMaker o Access. Finalmente escogimos Access por varias razones de peso, primeramente, era el programa al que tuve acceso desde cualquiera de mis monitores, ya que estaban asociados todos a los diferentes programas que oferta Office. En segunda instancia, el proceso de programación era más asequible y sencillo con el uso de Access en comparación al FileMaker; por último, y teniendo en cuenta los formatos en los que se producen las bases de datos en cada programa, vi más oportuno el formato que genera Access, ya que es un programa que se localiza en cualquier aparato electrónico que tenga Windows como sistema operativo.

Tras la elección del programa se llevó a cabo el proceso de diseño de la base de datos, realizándose una selección de campos (fig. 1) y apartados que debían aparecer en la base de datos. Con el comienzo de la programación de la base de datos encontré ciertos problemas venidos por mi inexperiencia en este programa y en general en bases de datos, lo que me obligó a buscar información sobre el uso de este programa y soluciones a los problemas que me iban surgiendo a medida que avanzaba el proceso de desarrollo.

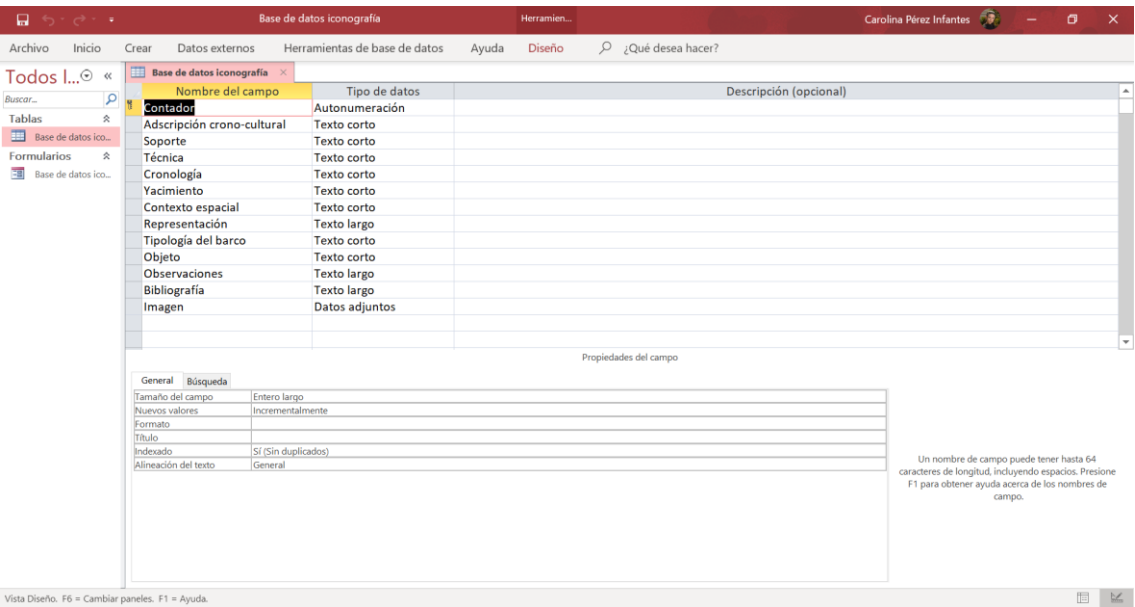


Figura 1: Campos de la base de datos.

Previamente al desarrollo de la base de datos se realizó un diseño con los diferentes campos, apartados y áreas que debía tener, recoger y mostrar la base de datos, con el fin de que fuera lo más completa posible a la vez que útil. A continuación, van a ser desarrollados los campos elegidos que forman parte de los formularios de la base de datos destinados a recoger la información de cada representación iconográfica.

1. Contador.

Este espacio está señalado simplemente para llevar una cuantía de las diferentes fuentes iconográficas, determinando un valor numérico a cada una de ellas y finalmente tener un número total de estas fuentes. Este campo se genera de manera automática, no es necesario meter manualmente el valor numérico.

2. Adscripción crono-cultural.

La función de este campo es proporcionar un contexto crono-cultural a las fuentes iconográficas. Este apartado se ha programado con intención de facilitar el ingreso de los datos en los formularios que recogen la información de cada fuente iconográfica, de forma que pueda seleccionarse una opción entre “Prehistoria” o “Protohistoria” y así plasmar la adscripción crono-cultural de cada una de las fuentes.

3. Soporte.

En este espacio se recogen los diversos soportes en los que se pueden encontrar las fuentes iconográficas. También es un campo programado para que al clicar salgan varias opciones, pudiendo seleccionar el soporte de la fuente iconográfica que se esté completando en ese formulario. Las opciones que he seleccionado son: pasta vítrea, marfil o hueso, terracota, cerámica, piedra, metal, oro, bronce y hierro.

4. Técnica.

El campo “Técnica” está estipulado para determinar el método con el que se realizó las diversas fuentes iconográficas. También es un espacio en el que se puede seleccionar la

técnica entre varias opciones que son: pintado, grabado, tallado, esculpido, relieve y forma dada precocción.

5. Cronología.

Este es el primer campo que vamos a encontrar en la base de datos que permite escribir e introducir los datos de manera manual. Esto se debe a que a veces las cronologías no son concretas o están estipuladas por etapas, al no ser un dato que pueda tener una forma homogénea vi oportuno que se introdujera de manera manual, facilitando la recopilación de diversas formas de expresar la cronología.

6. Yacimiento.

El espacio denominado como “Yacimiento” tiene la función de recoger los nombres de los yacimientos en los que se encuentran las fuentes iconográficas. Es otro campo en el que la información se añade de manera manual, ya que cada fuente tiene una procedencia diferente, con sus respectivos yacimientos y regiones.

7. Contexto espacial.

Este campo tiene mucho que ver con el anterior, pero aporta una información diferente, en este caso se estipula la región y país de procedencia de las fuentes iconográficas. También es un espacio en el que la información hay que introducirla de manera manual.

8. Representación.

Aquí se ha creado un espacio para describir brevemente las representaciones o imágenes que muestran las fuentes iconográficas. Esta información se añade de manera manual por la diversidad de imágenes y sus representaciones.

9. Tipología del barco.

Este campo es bastante específico, ya que esta base de datos se centra en fuentes iconográficas con escenas navales o de embarcaciones y naves. Esto es debido a que es una herramienta pensada para el desarrollo de mi Trabajo de Fin de Máster de Arqueología Náutica y Subacuática. Para esta investigación, es importante discernir o diferenciar, si es posible, la tipología de la nave que esté representada en cada una de las fuentes iconográficas, ya que puede aportar información para el estudio. Este campo no se completa de forma manual, sino que tiene diversas opciones para seleccionar que son: barco de pieles, barco de papiro, barco de juncos, barcas monóxilas, *híppoi* y *gaulos*.

10. Objeto.

El campo “Objeto” está designado para que queden plasmadas más características sobre el objeto o la forma del soporte en el que se encuentran las fuentes iconográficas. Es un espacio que hay que rellenar de manera manual, debido a la poca uniformidad de la información.

11. Bibliografía.

Este espacio está dedicado a recoger los artículos y las investigaciones que traten las fuentes iconográficas, además de la referencia bibliográfica del material gráfico de la propia fuente. Este campo está diseñado para que la información se introduzca de forma manual.

12. Imagen.

La función de este campo es recoger el material gráfico de cada una de las fuentes iconográficas, mostrándose de esta manera la representación que se ha ido describiendo con los espacios y campos anteriores. Esto aporta información gráfica que permite identificar las fuentes de manera rápida y eficaz. Las imágenes se adjuntan manualmente.

En los estudios arqueológicos y en las investigaciones de campo se trabaja con un gran número de datos e información, no solo de la propia investigación que nos ocupa en el momento, sino datos anteriores que nos contextualiza y nos ayuda a comprender el proyecto que nos ocupe en el momento, lo hace necesario el uso de herramientas (fig. 2) y métodos que ayuden a recopilar, comprimir y manejar la información con la que trabajamos. Ya sea para un estudio de materiales o como el caso actual, sobre representaciones que nos funcionan como fuentes de información, las bases de datos se han hecho imprescindibles para el desarrollo y la gestión de información en las investigaciones.

Figura 2: Formulario de la base de datos.

Tras la elección del programa para la creación de la base de datos, el diseño previo y la selección de los campos necesarios para completarla, comienza el proceso de programación. Es importante destacar que los pasos seguidos para la creación de esta base de datos no están guiados por ningún manual o guía, en mi caso, he seguido pasos de manera intuitiva o he acudido a vídeos tutoriales para resolver las dudas o problemas que me iban surgiendo, no obstante, he recopilado unos documentos que pueden aportar información sobre todo este proceso (Galán Saulnier & Sánchez Meseguer, 2009; Méndez Cruz, 2012; Paredes Hernández & Velasco Espitia, 2018).

Este proceso de creación de una base de datos ha sido bastante enriquecedora y útil para futuros proyectos y estudios. Buscar la solución de la problemática emergente a medida que se desarrollaba la herramienta ha significado un gran proceso de aprendizaje en este

ámbito, lo que es de gran utilidad para futuros trabajos o investigaciones, ya que esta experiencia me permite acudir a este programa para crear y diseñar diferentes bases de datos en función a la investigación o el uso que vaya a tener. Ha sido posible crear una base de datos que aporta información importante y concisa de todas las fuentes iconográficas recopiladas para este Trabajo de Fin de Máster, lo que será de gran ayuda para los objetivos estipulados en dicha investigación.

1.3. Limitaciones del estudio.

Antes de concluir este primer punto, debo comentar ciertas limitaciones con las que me he encontrado a lo largo del desarrollo de este trabajo e incluso en el proceso previo de recopilación de información y datos. En primer lugar, la ausencia de fuentes primarias de información es destacable, lo que hace necesario recurrir a fuentes secundarias para acceder a la información necesaria para la realización de este trabajo. Esto hace que trabaje con datos interpretados e hipótesis desarrolladas por otros autores, lo que hace que, en ciertas ocasiones, por no decir la mayoría, los datos estén tratados de forma subjetiva.

También comentar la ausencia de pecios o yacimientos arqueológicos de época prehistórica que aporten información sobre la navegación y/o arquitectura naval utilizada en el momento, lo que me obliga a utilizar otras fuentes de información, como he mencionado con anterioridad. Para época protohistórica, aunque hay más información y sí se hayan conservado algunos vestigios, también es notoria la falta de pecios con presencia de arquitectura naval, ya sea por no haberse conservado, por no haber sido estudiado en profundidad o por la falta de trabajos arqueológicos en el lugar, lo que también es un impedimento importante a la hora de desarrollar los apartados de arquitectura naval de la época.

Por último, no querría terminar este apartado sin agradecer a mis tutores el profesor Eduardo Vijande Vila y la profesora Ana María Niveau de Villedary y Mariñas su apoyo y dedicación con todo lo referente a este trabajo, sin duda ha sido un gran placer haber podido trabajar con ellos y que me hayan acompañado en todo momento a lo largo de este proceso.

2. La iconografía como fuente de información.

Las fuentes de información para realizar una investigación sobre la navegación y las embarcaciones de época prehistórica son más limitadas que las que podemos encontrar en otros ámbitos de estudios centrados en otras épocas y/o localizaciones como es el caso de la Protohistoria. Esto se debe a los escasos restos arqueológicos que han llegado a nuestros días que aludan a los métodos de navegación o incluso a las embarcaciones que utilizaban las comunidades prehistóricas. Sin embargo, la presencia de recursos marinos en yacimientos de época postglacial reflejan una actividad pesquera en las sociedades de cazadores-recolectores desde al menos el Holoceno (Guerrero Ayuso, 2009b).

Esos indicios de la actividad pesquera y de la explotación de recursos marinos se complementa con la presencia en algunos yacimientos de elementos exóticos procedentes de zonas a las que solo tendrían acceso por mar.

Teniendo en cuenta todo esto, puede confirmarse que las sociedades cazadoras-recolectoras navegaban no solo por vías fluviales sino también por mar, lo que no podríamos asegurar es si dicha navegación se realizaba a cabotaje o en mar abierto. El problema es la falta de evidencias arqueológicas de dichas naves prehistóricas (Guerrero Ayuso, 2009b), debido a que se realizaban con madera, un material perecedero que con las condiciones climatológicas de zonas como la de la Península Ibérica, harán imposible la perdurabilidad de dichos restos.

Aun así, sabemos que desde el neolítico dichos pueblos tenían conocimientos sobre la tala de árboles para la arquitectura y la construcción (Guerrero Ayuso, 2009b), hecho que refuerza la teoría de la técnica constructiva naval prehistórica y sus materiales. También es destacable la información que aporta el estudio etnográfico, que ayuda a respaldar las teorías sobre la construcción de las balsas monóxilas (Guerrero Ayuso, 2009b). Esa tradición constructiva que llega a nuestros días nos aproxima a la construcción de esas balsas prehistóricas de casco único, realizadas a través del vaciado de un tronco.

A su vez, toda esta información necesaria para llevar a cabo la investigación de las actividades marítimas de la época prehistórica quedaría incompleta sin los datos que nos aportan las fuentes iconográficas, teniendo sus aspectos positivos y negativos. Las ventajas que nos ofrece el estudio de la iconografía son la aproximación a las embarcaciones prehistóricas, a sus características e incluso a la arquitectura naval de esta época, además de ser un punto de referencia sobre la posible vertiente ritual de las

actividades marítimas o de la importancia del mar en estos pueblos marinos. Sin embargo, existe el inconveniente de la dificultad en la datación de estas fuentes cuando se trata de grabados o pinturas rupestres, aunque las nuevas tecnologías y estudios cada vez nos acercan más a la cronología de estas representaciones.

Por otro lado, el estudio de la navegación y construcción naval en época protohistórica es, en comparación, más asequible para el investigador, ya que cuenta con ciertas fuentes literarias, fuentes arqueológicas y, por supuesto, fuentes iconográficas. Aun existiendo otras evidencias para el desarrollo de una investigación enfocada a esta época, no estaría completa sin indagar en el aspecto iconográfico del tema en cuestión. En el caso de la Protohistoria, cuenta con unas fuentes iconográficas muy ricas, con diversidad de escenas y representaciones bastante interesantes para la interpretación de los datos que nos pueden ofrecer las otras fuentes. Esto no quiere decir que no encontremos ciertas limitaciones o problemática con el estudio, ya que también es un material muy subjetivo, es decir, cada autor le dará una interpretación propia si la representación no muestra unas evidencias claras, lo que hace que no haya una conclusión absoluta con respecto a algunas escenas lo que ya podrían poner en duda la posible información que te esté dando esa representación. No obstante, en su gran mayoría, estas fuentes iconográficas son de gran ayuda para el desarrollo de investigaciones vinculadas al mar en época protohistórica.

3. La navegación en la Prehistoria.

Para las sociedades cazadoras-recolectoras, propias de esta etapa histórica, la principal razón de peso que los lleva a desarrollar métodos y tecnología para la navegación fue el aprovechamiento de los recursos marinos, esto hace que con el paso del tiempo vayan mejorando sus conocimientos sobre la construcción de naves y de la navegación en general, lo que generó una gran mejora en lo referente a las travesías, pudiendo así recorrer más distancias y alcanzar nuevos lugares (Guerrero Ayuso, 2006a, pág. 10).

Esos avances en los viajes y travesías marítimas permitieron no solo la realización de actividades pesqueras especializadas, también provocó una mejora en lo referente a los intercambios de materiales y bienes exóticos entre diversas zonas. El desarrollo de estas técnicas no hubiera sido posible sin una experiencia previa en el uso de madera para la construcción de naves, algo que ha podido demostrarse a través de algunos estudios de uso de los instrumentos líticos, como en el caso que expone Guerrero Ayuso (2006a, pág.

10) de los instrumentos procedentes de la isla egea de Kefalinia pertenecientes al Paleolítico Medio.

En la zona del Mediterráneo podemos asegurar que las sociedades de cazadores-recolectores de la época postglacial fueron capaces de realizar este tipo de actividades marítimas, llegando a desarrollarse las técnicas de pesca de altura en el Mesolítico, algo que conocemos a través de la presencia de restos de ictiofauna perteneciente a peces de entre 300/400 kg de peso, algo que indica la existencia de técnicas de pesca especializada, transporte, despiece y conservación del pescado (Guerrero Ayuso, 2006a, pág. 15).

Con respecto a los intercambios, Guerrero Ayuso (2006a, pág. 16) expone en su artículo el ejemplo de la cueva de Franchthi, localizada en el Peloponeso, donde se hallaron indicios de la realización de travesías marítimas de unos 130 a 150 km, ya que se hallaron restos de obsidiana procedente de la Isla de Melos, además de la presencia de ictiofauna de túnidos, fruto de la pesca en altura, lo que refleja las posibles dimensiones de las actividades marítimas del momento, que al menos se remontan al Mesolítico.

Todo esto refleja que no solo llevaban a cabo rutas marítimas por aguas interiores como ríos, o lagos; también realizarían viajes a cabotaje y de largas distancias, probablemente teniendo siempre algún punto de referencia para la orientación de los navegantes. También debemos destacar el caso de las Islas Baleares, donde se encuentran los indicios de presencia de estas sociedades cazadoras-recolectoras desde al menos la Edad del Bronce. Es aquí donde puede verse otro ejemplo de navegación prehistórica que puede dar bastantes indicios para comprender sus métodos de navegación, ya que desde las costas catalanas, con una buena visibilidad, podrían ubicar las islas, y con las condiciones oportunas, partir desde el delta del Ebro dirección a las islas (Guerrero Ayuso, 2006b).

Además de que el desarrollo de las actividades marítimas fuera impulsado por los conocimientos del entorno, las actividades pesqueras y las de intercambio (Vives-Ferrándiz Sánchez, 2005), habría que tener en cuenta otro factor bastante importante y que podría ser otro de los motores de eyección para la evolución de los métodos de navegación y construcción de naves, y es que, el aumento de la población de estas tribus o poblados de cazadores-recolectores pudo generar la realización de cambios de asentamientos a través de viajes marítimos, lo que haría necesario un medio de transporte que fuera factible para el movimiento de recursos, provisiones y personas de un punto a otro, algo que es compatible con su estilo de vida nómada (Vázquez Zabala, 2019).

Teniendo en cuenta todo esto, es justo decir que la navegación y los métodos para llevar a cabo las actividades marítimas tuvieron gran presencia a lo largo de la época Prehistórica, siendo una práctica que probablemente iría evolucionando con las experiencias adquiridas. El hallazgo del Disco de Nebra (fig. 3) ha sido fundamental para un nuevo acercamiento a la navegación que se llevaba a cabo a finales del II milenio a.C., esta pieza de bronce con forma circular hallada en la localidad alemana de Nebra muestra una de las primeras representaciones iconográficas del firmamento, junto con la representación de lo que podría ser una nave, indicando la existencia de técnicas de orientación astronómicas (Escacena Carrasco, 2012).

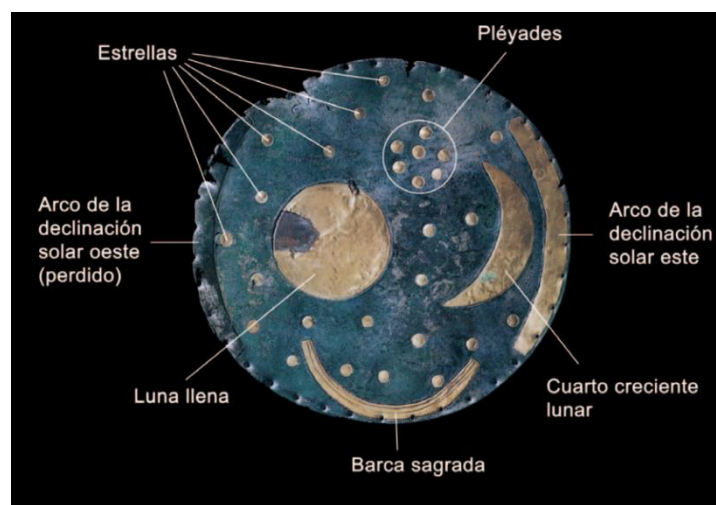


Figura 3: Interpretación esquemática del Disco de Nebra (Escacena Carrasco, 2012, pág. 156, fig. 1)

Esto hace ver los conocimientos que adquirieron estas sociedades con la experiencia en la navegación. Existen indicios de un estudio previo del entorno y de los condicionantes para desempeñar las diferentes actividades marítimas. Posiblemente, y como nos deja ver el Disco de Nebra, estas sociedades fueron conocedoras de la orientación astronómica para navegación nocturna, por el día utilizarían sin duda puntos de referencia visuales de los puntos de destino de sus travesías, teniendo en cuenta la más que probable noción previa de los condicionantes y factores favorables para una navegación óptima.

Las fuentes iconográficas van a ser clave para el estudio de la navegación prehistórica de cualquier lugar, teniendo en cuenta la información que pueden aportarnos, como es el caso anterior, o, por ejemplo, y haciendo referencia a la Península Ibérica, existen indicios de la fabricación de embarcaciones y de la práctica de actividades marítimas desde el III milenio a.C. Esto ha quedado reflejado a través de los estudios de datación de fuentes

iconográficas como los de la Laja Alta, en Jimena de la Frontera, Cádiz (Morgado et al., 2018).

Los diferentes métodos de navegación que llevaban a cabo dichas sociedades cazadoras-recolectoras van a ser diversas, lo que también será un condicionante para la construcción de las embarcaciones, ya que no utilizarían la misma arquitectura naval para los navíos usados en rutas fluviales que los que llevaban a cabo travesías a cabotaje o de larga distancia.

3.1. Las embarcaciones prehistóricas. Tipología.

La información sobre los diferentes tipos de embarcaciones que se utilizaban en época prehistórica llega hasta nosotros a través de la interpretación de las fuentes iconográficas, ya que el carácter perecedero de los materiales usados en las embarcaciones junto con las condiciones climatológicas que favorecen el desgaste de dichos materiales no ha permitido la perdurabilidad de vestigios de carácter arquitectónico naval en la mayoría de los casos, aunque existan ciertas excepciones (Guerrero Ayuso, 2006b, pág. 88). Otra disciplina que también ha permitido el acercamiento a dichas técnicas constructivas navales ha sido el estudio etnográfico en ciertas zonas en las que continúan utilizando técnicas muy similares a las que se usaban en el Mediterráneo en el Mesolítico.

Las tipologías principales de embarcaciones construidas y utilizadas en época prehistórica son las balsas monóxilas, las barcas de papiro, las embarcaciones de pieles y las naves de juncos. En el caso de las balsas monóxilas, son embarcaciones construidas con una misma pieza de madera, normalmente un tronco, que se vacía para formar el casco de la nave. Con el transcurso del tiempo, estas embarcaciones se mejoran con el añadido de tablazones unidos por cuerdas de fibra natural (Guerrero Ayuso, 2006b, pág. 96). Estas balsas estarían destinadas a realizar navegaciones sencillas, como las que se llevaban a cabo en los ríos próximos a los asentamientos. Probablemente estuvieran destinados en un principio a uno o dos pasajeros como mucho y como nave pesquera o de transporte de pequeña envergadura.

En el caso de las barcas de papiro, son naves realizadas a través del uso de haces de papiro, como característica específica, presentan una forma redondeada del casco, con elevación en la roda y el codaste de la nave (Pedreño Serrano, 2017, pág. 30). Este tipo de

embarcación sería idóneo para la realización de rutas fluviales, ya que son naves demasiado frágiles para utilizarlas para navegaciones a cabotaje y mucho menos en alta mar. Podrían usarse como medio de transporte o como barco para la actividad pesquera fluvial.

Las embarcaciones de pieles tienen como característica el uso de juncos o troncos para formar el casco de la embarcación, y que posteriormente se recubriría con pieles de animales para mejorar la estanquidad y flotabilidad del navío (Pedreño Serrano, 2017, págs. 24 y 49). Este tipo de embarcaciones podían alcanzar mayor tamaño que los dos tipos anteriormente mencionados, ya que, al ser más estanco y estable, podrían destinarse a travesías un poco más complejas que las que llevaban a cabo las balsas monóxilas o los barcos de papiro. Por lo tanto, indicaría que estas naves eran aptas para llevar a cabo viajes a cabotaje y quizás a gran altura.

Por último, las embarcaciones de juncos son las que contarían con una construcción naval más avanzada, permitiendo crear naves de gran envergadura y con grandes cualidades para el transporte de mercancías y personas. Como hemos podido ver, la técnica de unión de juncos es a través del uso de cuerdas hechas con fibras vegetales, pero el tamaño y las características de estas embarcaciones no tendrán nada que ver con las anteriormente mencionadas, ya que contaban con mayor eslora, roda y codaste elevados, además de la presencia de mástiles y remos, tanto direccionales como de propulsión (Morgado et al., 2018). La tendencia elevada de la proa y la popa indicaría una característica arquitectónica naval estipulada para la navegación con oleaje, además de la presencia de velas y remos como métodos de propulsión y maniobrabilidad, otorgándole a la embarcación características muy importantes para los viajes a cabotaje o en mar de altura. Esto no quiere decir que todas las embarcaciones realizadas con juncos tenían las mismas características, ya que también podían construir balsas de juncos de menor tamaño destinadas a otras tareas.

Hay que tener en cuenta que tanto la navegación como la construcción naval propia de cada zona va a variar dependiendo de algunos aspectos socioculturales de las propias sociedades prehistóricas, influyendo directamente sobre el ámbito marítimo de dichos pueblos (Moyano Di Carlo, 2015).

3.2. Fuentes iconográficas navales de época prehistórica.

Como hemos comentado con anterioridad, el estudio de las embarcaciones prehistóricas, sus características y construcción naval, no podría llevarse a cabo sin un estudio previo de las fuentes iconográficas, ya que las fuentes arqueológicas son casi inexistentes (Guerrero Ayuso, 2006b). Es por esto por lo que el peso y la importancia que van a tener estas fuentes va a ser fundamental para el acercamiento de este ámbito de estudio y en concreto en esta época.

3.2.1. Tipología naval de las representaciones.

A continuación, realizaremos una división de las representaciones según la tipología de la embarcación que esté representando, consiguiendo de esta manera una clasificación de las fuentes iconográficas según la arquitectura naval de época prehistórica utilizadas en este trabajo.

3.2.1.1. Embarcaciones de pieles.

En este apartado debemos destacar la representación localizada en el abrigo rocoso de la costa oriental del Lago Onega, en la República de Canega (Rusia). En esta imagen (fig. 4) se representan una serie de embarcaciones encuadradas en época tardopaleolítica (Pedreño Serrano, 2017, pág. 55). Las naves no cuentan con la presencia de mástiles y, por la representación del número de tripulantes en cada nave, su tamaño debía ser reducido. Algunas de las naves representadas cuentan con la presencia de remos, esto es debido a que para una navegación en lago o en zonas fluviales la propulsión a remo da más maniobrabilidad a la embarcación que la propulsión a vela (Springmann, 2003). Su método constructivo según Guerrero Ayuso (2006a, pág. 24) y Springmann (2003) es el de las naves de pieles, canoas o balsas de madera o juncos recubiertas por pieles o cuero. Estas embarcaciones se adscriben a las sociedades conocidas como “Nómadas del Mar”, que eran conocedores de las técnicas necesarias para el aprovechamiento de los recursos marinos. Practicaban la pesca de cetáceos, siendo una actividad principal para la subsistencia de estas sociedades (Guerrero Ayuso, 2006a, pág. 24).

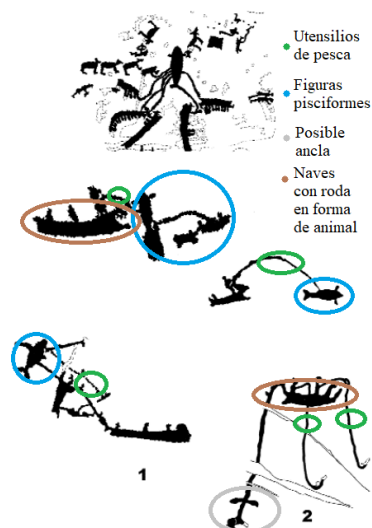


Figura 4: Grabados del Lago Onega (modificado a partir de Guerrero Ayuso, 2006a, pág. 54, fig. 8).

Como puede verse en la imagen, estamos ante una escena de pesca especializada llevada a cabo por las sociedades Etrebøllenses, donde se pueden distinguir una serie de características, figuras y utensilios bastante destacables para el acercamiento a los métodos de pesca del momento. En primer lugar, y destacado en color verde, observamos lo que parecen ser utensilios de pesca, muy similares a una especie de “caña” de pescar o arpones (Pedreño Serrano, 2017, pág. 55). En la representación de la esquina inferior derecha puede intuirse al final de dicho utensilio lo que podrían ser aparejos de pesca. En color azul están destacadas las imágenes pisciformes, que, si tenemos en cuenta las proporciones de la imagen, contarían con un gran tamaño. La figura señalada con el círculo de color gris nos señala lo que puede ser un ancla o sistema de fondeo, teniendo en cuenta por qué lado del barco cae dicho utensilio, su forma y que, en comparación a los utensilios de pesca, está a más profundidad, indicando quizás el contacto con el fondo. Por último, y destacado con los círculos de color marrón, se señalan las naves que posiblemente presentan roda zoomórfica, algo que indica un carácter cultural dentro de la construcción naval de estas embarcaciones.

Esta representación puede acercarnos a la utilidad de las naves realizadas con recubrimiento de pieles o cuero, ya que la escena de pesca puede aportar información sobre las funciones que podían llevar a cabo este tipo de naves.

3.2.1.2. Embarcaciones de juncos.

Las representaciones de embarcaciones realizadas con juncos son más numerosas que las que podemos encontrar de la tipología anteriormente mencionada, también hay que tener en cuenta que, la interpretación de cada autor puede mostrar unas características navales diferentes, siendo la misma imagen catalogada dentro de tipologías constructivas diversas, dependiendo del criterio de cada investigador.

Para comenzar con las descripciones de las diferentes imágenes comenzaremos desde la más alejada de la península hasta las localizadas en la provincia de Cádiz.

En primer lugar, destacamos el grabado de Khor el Salaam, en Nubia (Egipto), adscrito a la época predinástica (Alonso Romero, 2011). A través de la comparación iconográfica de esta imagen (fig. 5) con las representaciones encontradas en el yacimiento de la Cueva de las Palomas podría afirmarse que la construcción naval llevada a cabo en esta embarcación es a través del método de unión de juncos o maderas que se ha reforzado con listones (Pedreño Serrano, 2017, pág. 56).



Figura 5: Grabado de Khor el Salaam (Alonso Romero, pág. 117, fig. 14b).

En la imagen se muestra un casco de una embarcación con codaste elevado, otorgando al casco de la nave una forma de “media luna”, característica propia de las representaciones de naves realizadas con juncos o tablones de madera (Guerrero Ayuso, 2006c, pág. 13). El trazo final del codaste nos muestra un elemento colgante hacia abajo, característica similar a la que encontramos en la representación de la Cueva de las Palomas (Alonso Romero, 2011, pág. 116). La proa tiene lo que podría ser forma animal, se puede intuir lo que podría ser un pico o un hocico de un animal. Cuenta con vela triangular además de remos direccionales en popa, donde puede intuirse también una figura humana junto a los remos, también puede verse un segundo tripulante ubicado en la proa del barco.

Presenta una serie de trazos perpendiculares a la arquitectura longitudinal de la embarcación, esto puede ser una característica iconográfica para representar las naves construidas con juncos o maderas, aunque otra interpretación de dichas líneas

perpendiculares podría ser la baranda de la embarcación (Pedreño Serrano, 2017, pág. 57). Aunque otra alternativa sería que esas líneas estén representando la perspectiva del interior de la nave, haciendo ver la cubierta y las secciones de las maderas o juncos que formarían la arquitectura transversal de la embarcación (Alonso Romero, 2011, pág. 117).

Teniendo en cuenta estas características Pedreño Serrano (2017, pág. 57) afirma que esta embarcación se trata de una nave que frecuenta rutas fluviales y en aguas interiores utilizado principalmente para el desarrollo de actividades pesqueras. Estamos de acuerdo con que la embarcación podía frecuentar rutas en aguas del interior, pero no descartamos la posibilidad de la navegación a cabotaje, ya que una de las funciones de una roda elevada es la navegación con cierto oleaje. Sin duda esta embarcación se utilizaría para practicar las actividades pesqueras, pero también pudo funcionar como método de transporte para ciertas mercancías, como Pedreño Serrano comenta en su trabajo, el barco es posible que contara con una cubierta hueca, con espacio para cargar la embarcación, pero ese mismo hueco pudo usarse para pesca, transporte, viajes o cualquier otro fin.

Hay que destacar también la posibilidad de que la figura que se encuentra al final del codaste de la embarcación, tras la extensión de esta, podría ser la figura de un pájaro, esto podría indicarnos otro método de orientación que utilizarían para llevar a cabo sus viajes, técnica que se ha utilizado desde el III milenio a.C. en Oriente y desde el II milenio a.C. en el mar Egeo (Luzón Nogué & Coín Cuenca, 1986).

La siguiente representación destacable en este apartado de fuentes iconográficas de embarcaciones realizadas a través de la unión de juncos es el grafito localizado en el hipogeo de Torre del Ram, en Ciutadella (Menorca). Esta imagen (fig. 6), adscrita cronológicamente a la Edad del Bronce o Bronce final representa tres naves con dos interpretaciones posibles, por un lado, podrían ser naves de casco monóxilo con propulsión a vela o embarcaciones construidas a través de la unión de juncos o maderas (Guerrero Ayuso, 2006c, pág. 13).

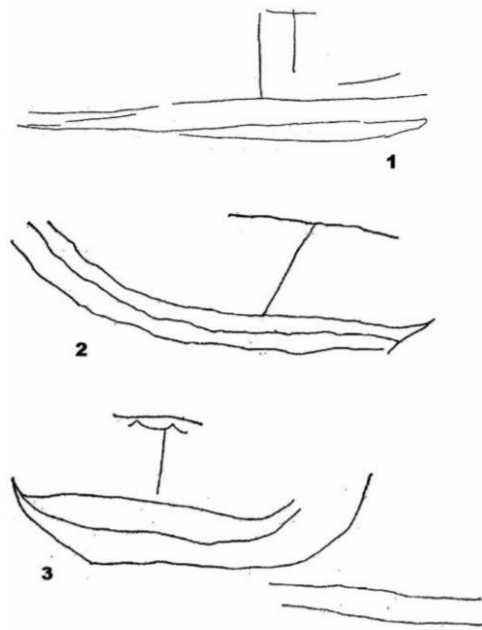


Figura 6: Representación de las naves del hipogeo de Torre del Ram (Guerrero Ayuso, 2006c, pág. 13, fig. 3).

En nuestra opinión, esta imagen representa tres naves construidas a través de la unión de juncos o maderas, ya que las líneas horizontales que cruzan el casco de la embarcación nos parecen más la representación de los diferentes juncos o maderas del casco de la nave que la representación de un casco monóxilo. Además, la presencia de vela como método de propulsión es más afín a las embarcaciones de juncos que a las balsas monóxilas, ya que, aunque pudieran contar con este sistema de propulsión, no sería lo habitual.

Esta representación es destacable para el estudio de la navegación y las embarcaciones de la Península Ibérica, ya que el contacto entre las Islas y la zona peninsular probablemente se llevaría a cabo con bastante frecuencia, lo que significaría que las técnicas constructivas navales que se utilizaban en ambas zonas podrían adoptar características similares.

Otra representación que debemos destacar en este apartado es el grafito de N'Abella d'Enfins, localizada en un panel rocoso cercano a la naveta funeraria de Es Tudons, en Ciutadella (Menorca). Esta imagen (fig. 7) está adscrita cronológicamente a la Edad del Hierro y representa una embarcación construida a través de la unión de juncos o maderas (Guerrero Ayuso, 2006c págs. 17 y 18).

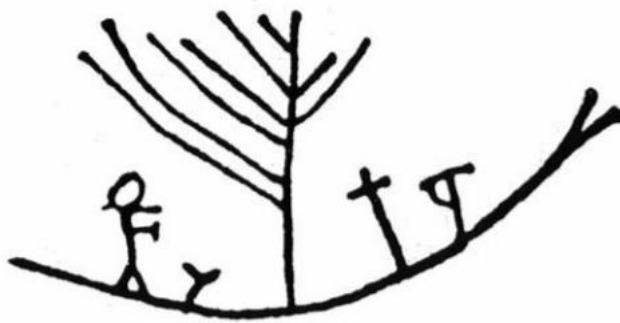


Figura 7: Embarcación de N'Abella d'Enfins (Guerrero Ayuso, 2006c, pág. 18, fig. 5).

La simplicidad del trazo que representa la construcción longitudinal de la embarcación y su forma de “media luna”, la bifurcación en la parte de la proa y la representación de un mástil nos da indicios para creer que es una embarcación construida con juncos, siendo también similar a la representación que se encuentra en la Cueva de las Palomas. Destaca una figura antropomorfa en la parte trasera de la nave con lo que podría ser la representación esquemática de un remo direccional o timón. Si tenemos en cuenta la proporción de tamaño entre la figura humana y la embarcación, podríamos decir que la nave era de tamaño reducido, lo que descarta la posibilidad de que esa nave frecuentara rutas en mar de altura, quizás podría realizar actividades pesqueras a cabotaje o en aguas del interior, además del transporte de bienes de un lugar a otro.

La siguiente referencia iconográfica es el grafito de una embarcación encontrado en el Barranco de Macarella, en Santa Ana (Menorca). La representación (fig. 8) está datada en el Bronce Final, y muestra características iconográficas de las naves construidas a través de la unión de juncos o tablas.

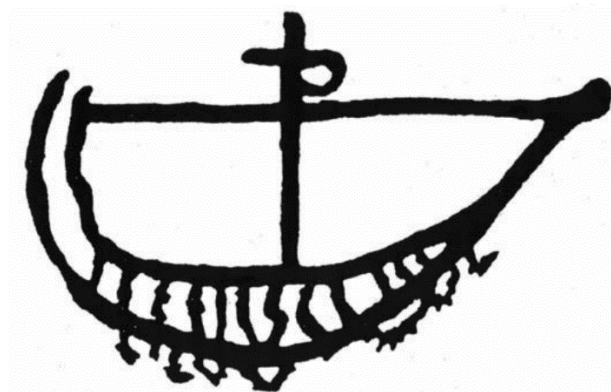


Figura 8: Embarcación del Barranco de Macarella, en Santa Ana (Guerrero Ayuso, 2006c, pág. 20, fig. 7).

Presenta un casco en “media luna”, con roda y codaste elevados, además de trazos perpendiculares que pueden estar representando los aparejos con los que se han realizado las uniones de las tablas o juncos que forman la nave. En el centro del casco puede verse la representación de un mástil que podría ser para izar una vela o para la sujeción de un cabo de sujeción entre la proa y la popa, para evitar que, con el oleaje, la embarcación terminara fracturándose por la mitad, representado por el trazo horizontal que se encuentra uniendo roda y codaste. Teniendo en cuenta todo esto, esta nave podría estar destinada a navegaciones más complejas que las que podrían llevar a cabo las naves anteriormente descritas. Esta embarcación podría estar construida para llevar a cabo viajes más largos y complejos en mar, aunque no podemos descartar su uso en aguas interiores.

Es destacable la acumulación de representaciones iconográficas en la isla de Menorca adscritas a etapas prehistóricas, lo que podría darnos indicios de la importancia de la isla, pudiendo ser punto de referencia, puerto o un destino bastante frecuentado en esta época, marcando solo el comienzo del tránsito de embarcaciones y las diferentes actividades marítimas que se llevaron a cabo en la isla a lo largo de la historia.

Otra de las imágenes destacables dentro de esta tipología naval es la pintura rupestre postpaleolítica que encontramos en la Cueva de La Pileta (fig. 9), en Benaolán (Málaga) (Escacena Carrasco, 2012, pág. 167). Entre las diferentes pinturas halladas en la cueva podemos destacar la presencia de representaciones pisciformes, pero vamos a centrarnos en una de las imágenes que podrían representar embarcaciones de la tipología que estamos tratando en este punto.

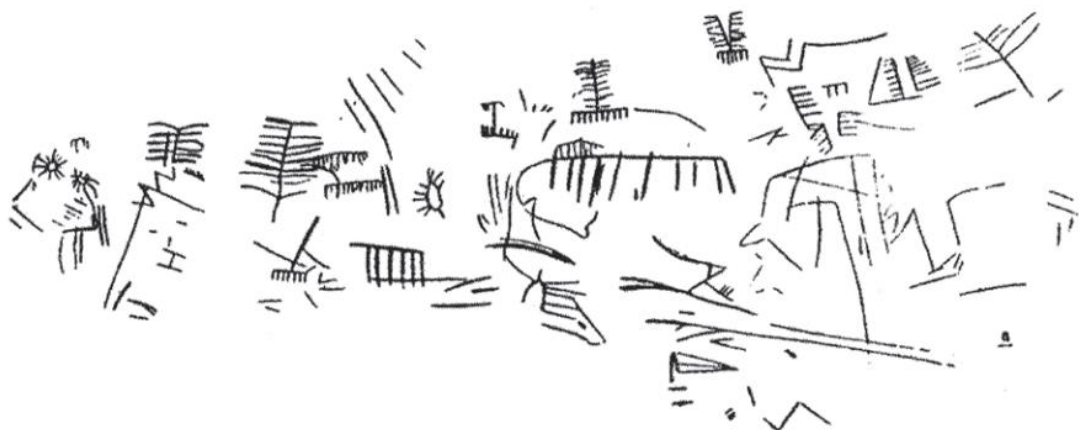


Figura 9: Representación de las barcas de la Cueva de La Pileta (Escacena Carrasco, 2012, pág. 167, fig. 15).

Escacena Carrasco (2012, pág. 167) en su artículo expone su hipótesis e interpretación sobre esta representación, mencionando la posibilidad de que esas figuras pectiniformes plasmadas junto a elementos figurativos de carácter astral son en realidad la representación de las barcas sagradas cósmicas que servían para el transporte de los dioses.

Teniendo en cuenta esto, además de realizar la comparación con otras representaciones con características similares como la de la Cueva de la Murcieluina, estamos de acuerdo con que las figuras pectiniformes podrían representar embarcaciones, que, según nuestro criterio, estarían representadas como embarcaciones realizadas con juncos o maderas, reflejándose a través de los trazos de las figuras pectiniformes.

La siguiente representación es la antes mencionada y localizada en la Cueva de la Murcieluina, en Priego (Córdoba). Esta imagen (fig. 10) realizada sobre un vaso cerámico está datada en época Neolítica (Escacena Carrasco, 2012, pág. 174).

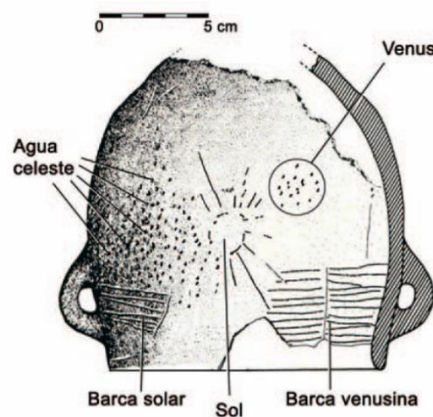


Figura 10: Representación de la embarcación del vaso de la Cueva de la Murcieluina (Escacena Carrasco, 2012, pág. 175, fig. 24).

En esta imagen hay varios detalles que destacar, en primer lugar, la similitud de la representación de las embarcaciones con las figuradas en la mencionada con anterioridad hallada en la Cueva de la Pileta; por otro lado, la similitud con la representación de las figuras astrales del Disco de Nebra y la imagen que nos ocupa es bastante llamativo, pudiendo simbolizar de nuevo la orientación a través de la astronomía o, como Escacena Carrasco (2012, pág. 175) expone en su hipótesis antes mencionada, representa las barcas sagradas cósmicas que transportaban a los dioses. Teniendo en cuenta todo esto, también pensamos que las barcas representadas estarían construidas a través de la unión de juncos o maderas.

Dentro de este grupo iconográfico con características similares que formarían el Disco de Nebra, la representación de la Cueva de la Pileta y la de la Cueva de la Murcielaguina (Escacena Carrasco, 2012, pág. 175) debemos añadir la imagen plasmada en el cuenco cerámico (fig. 11) hallado en el yacimiento de Los Millares, localizado en Santa Fe de Andújar (Almería). Su cronología se remonta a época calcolítica y cuenta con dos representaciones navales dentro de los hallazgos del yacimiento. Ambas referencias iconográficas van a ser tratadas en este trabajo, no obstante, a nuestro entender cada una se desarrollará en el apartado de tipología naval correspondiente.



Figura 11: Cuenco cerámico del yacimiento de Los Millares (Escacena Carrasco, 2012, pág. 171, fig. 20).

En esta representación vemos de nuevo dos posibles embarcaciones con características similares a las imágenes de la Cueva de la Pileta y de la Cueva de la Murcielaguina, pudiendo apreciarse las características similares para representar las embarcaciones junto a las figuras esteliformes o soliformes. Escacena Carrasco (2012, pág. 175) en su artículo agrupa todas estas representaciones junto al Disco de Nebra para desarrollar su hipótesis sobre un conjunto iconográfico que refleje el ámbito sagrado de las representaciones cósmicas y navales en aquel momento. De nuevo podemos observar que la tipología naval de dichas embarcaciones sería de embarcaciones construidas con juncos o maderas, como en el caso de las naves reflejadas en las imágenes destacadas con anterioridad. La representación de lo que Escacena Carrasco (2012) nombra barca sagrada cósmica es una adscripción cultural-religiosa, tema en el que profundizaremos en el apartado estipulado para ello.

Otra referencia iconográfica que debemos destacar es la pintura rupestre hallada en la Cueva de Puerto del Viento (fig. 12), Ronda (Málaga) y datada en el postpaleolítico (Escacena Carrasco, 2012, pág. 174).



Figura 12: Representación de la embarcación de Puerto del Viento (Escacena Carrasco, 2012, pág. 175, fig. 23).

En esta imagen vemos una embarcación que cuenta con un tripulante en su interior. El barco presenta dos métodos de propulsión, por un lado, la vela, por la presencia del mástil; y por otro lado los remos. Es destacable la elevación de la roda, característica propia de las naves de la tipología que nos ocupa, además de las líneas representadas al final del codaste, que nos indican la posibilidad de que la construcción naval fuera a través del uso de maderas o juncos (Guerrero Ayuso, 2009b). También debemos destacar la figura localizada en la esquina superior izquierda de la imagen, pudiendo ser la figura de un pájaro, mostrando de nuevo la posibilidad del uso de aves como método de orientación en viajes marítimos.

La siguiente referencia iconográfica que debemos señalar es la hallada en la Cueva de las Palomas, localizada en Tarifa, en la provincia de Cádiz. Esta imagen (fig. 13), aunque su datación sea incierta y la interpretación puede variar, hemos visto conveniente añadirla a este grupo arquitectónico por diversas razones.

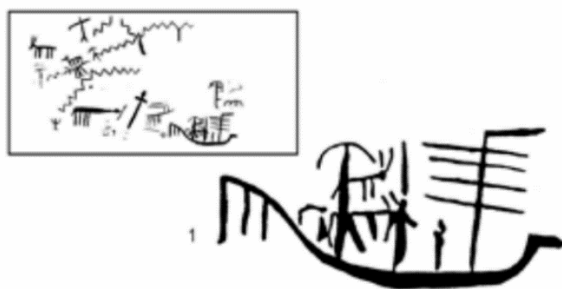


Figura 13: Embarcación de la Cueva de las Palomas (Guerrero Ayuso, 2009b, pág. 226, fig. IV-38.1).

Guerrero Ayuso (2009b) y Pedreño Serrano (2017, pág. 43) coinciden en que la embarcación simbolizada en la Cueva de las Palomas está realizada en madera, ya que no hay muestra en la imagen de los aparejos que reflejen la unión de dichos juncos o troncos, además de que si fuera una embarcación de juncos la proa estaría algo más elevada. En cambio, en nuestra opinión, vemos bastantes similitudes y características figurativas que coinciden con las representaciones anteriormente expuestas y que nos dan indicios para creer que se trata de una nave construida con maderas o juncos.

En esta imagen puede apreciarse que la roda no tiene una gran elevación en comparación a otras representaciones que hemos expuesto en este trabajo, algo que comparte con la imagen de Khor el Salaam, además del remate del codaste, con forma alargada que finalizan con trazos verticales, que pueden representar aparejos o cuerdas colgantes. También señalar la similitud del remate de la roda con las representaciones de Khor el Salaam y Puerto del Viento, con una especie de forma zoomórfica. Además, las características de la representación del velamen son similares a las que encontramos en las naves mencionadas con anterioridad y en la embarcación de N'Abella d'Enfins, que cuenta con unos trazos y unas características representativas similares entre ellas. Todo esto nos hace pensar que estamos ante la representación de una embarcación de juncos o troncos atados entre sí.

En la imagen puede apreciarse la presencia de dos navegantes y de una serie de figuras que parecen ser caprinos, lo que podría reflejar una escena de transporte de ganado, ya sea para un intercambio o por un cambio de asentamiento (Guerrero Ayuso, 2009b).

Por último, la siguiente representación que se encuentra dentro de este grupo arquitectónico naval prehistórico sería la hallada en la Laja Alta (fig. 14), localizada en Jimena de la Frontera (Cádiz). Este conjunto de pinturas rupestres hasta hace relativamente poco ha contado con diversas cronologías y procedencia, llegando a ser interpretados como embarcaciones fenicias, pero los últimos estudios afirman que estamos ante representaciones propias de IV-III milenio a.C., concretamente en un Neolítico Reciente-Calcolítico (Morgado et al., 2018, pág. 239). Esto nos da indicios de que estas embarcaciones son anteriores a la llegada de los pueblos fenicios a la Península Ibérica, lo que podría significar que estamos ante representaciones de naves de construcción ibérica. Otra alternativa sería que el contacto entre los pueblos micénicos, fenicios y chipriotas y la zona peninsular se produjera con anterioridad a la fecha tradicionalmente estipulada, es decir, anterior al siglo XI a.C. (Torres Ortiz, 2008), lo que

significaría que estas embarcaciones podrían ser fruto de esos primeros contactos con esas sociedades orientales que podían haber influido en la construcción naval del momento, o que la representación reflejara esas naves orientales, plasmando así los primeros contactos entre los pueblos del Mediterráneo Oriental y el sur de la Península Ibérica.

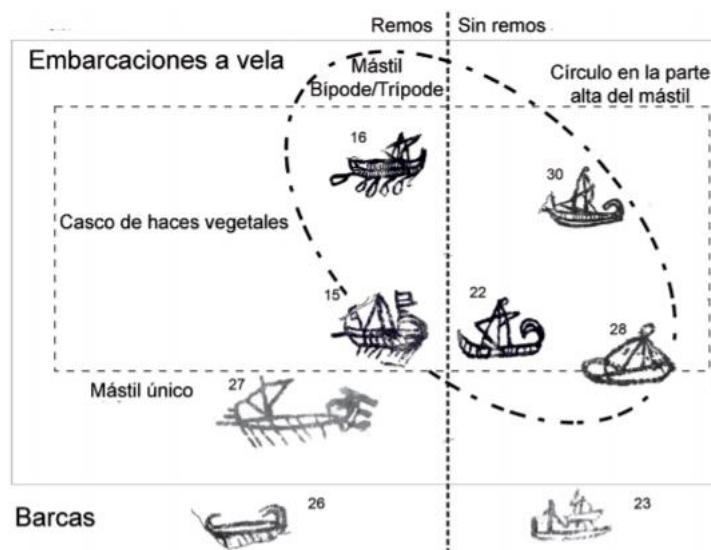


Figura 14: Embarcaciones de la Laja Alta esquematizadas (Morgado et al., 2018, pág. 255, fig. 16).

En la imagen podemos ver que existe diferentes tipos de embarcaciones según su tamaño y características. Morgado et al. (2018, pág. 256) afirma la existencia de diversidad morfológica dentro de la arquitectura naval de las embarcaciones representadas en la Laja Alta. Si nos fijamos en las embarcaciones situadas en la parte inferior de la imagen, vemos dos barcas mucho más sencillas en comparación a las embarcaciones que están colocadas en la parte superior. Estas embarcaciones podrían ser barcas monóxilas o podrían estar construidas con unión de juncos o maderas. En la primera de las barcas, que no cuenta con mástil, pero cuenta con lo que parecen ser remos, vemos una roda y un codaste inclinados hacia dentro de la embarcación, esta característica sería difícil de encontrar en una nave monóxila, realizada con una misma pieza de madera, que en su forma natural no tendría esas inclinaciones, por lo que nos indica la posibilidad de que sea una barca realizada con juncos. En el caso de la otra barca, sí que podría tratarse de una nave monóxila con mástil y la representación de un navegante junto a lo que parece un remo direccional o timón.

Con respecto a las embarcaciones de la parte superior, puede verse no solo un detallismo más cuidado, sino unas características que dejan ver que se trataba de embarcaciones de mayor tamaño y complejidad arquitectónica. Las líneas perpendiculares representadas en

todas las embarcaciones indican que pueden ser naves construidas a través del método de unión de juncos o troncos con atados o cosidos. Esto indica que estamos ante la representación un conjunto arquitectónico naval (Morgado et al., 2018, pág. 256). Algunas naves están representadas con remos y vela, a diferencia de otras que solo están representadas con un mástil, lo que puede indicarnos la existencia de distintas embarcaciones con diferentes métodos de propulsión, que a su vez podría significar diferentes tipologías de naves dentro de este conjunto arquitectónico naval, probablemente dependiendo de su uso.

Todo esto indica que estas naves podrían tener funcionalidades diferentes, pero lo que es más destacable es que exista la posibilidad de la existencia de un tipo de barco para cada tarea o actividad marítima a desarrollar. Por ejemplo, las barcas de tamaño reducido no tendrían un uso en alta mar ni llevarían a cabo viajes a cabotaje, pero si podían estar preparadas para desempeñar tareas en aguas interiores, al igual que algunas naves representadas en la parte superior de la fig. 14, ya que algunas de esas naves, probablemente las que no cuentan con remos, podrían estar destinadas a un uso fluvial a mayor escala que las barcas. Esto no descartaría la posibilidad de que dichas embarcaciones también llevaran a cabo travesías a cabotaje. Las embarcaciones que sí presentan remos indican la necesidad de tener, si es necesario, dos métodos de propulsión en dichas embarcaciones, algo que puede simbolizar las posibles dificultades en las travesías realizadas por estas naves, lo que puede indicarnos que dichos barcos podrían estar preparados para llevar a cabo cualquier función y/o actividad marítima.

Estamos ante uno de los conjuntos iconográficos más destacables dentro de las representaciones navales prehistóricas, y uno de los puntos de referencia para acercarnos a la navegación prehistórica que se llevaba a cabo en la zona sur de la Península Ibérica.

3.2.1.3. Barcas monóxilas.

En este apartado, además de las representaciones iconográficas que vamos a desarrollar, habría que mencionar las representaciones de la Laja Alta, ya que una posibilidad es que las barcas representadas en esas pinturas rupestres sean monóxilas, como hemos comentado con anterioridad.

La primera representación que vamos a mencionar es la referencia iconográfica encontrada en el yacimiento calcolítico de Los Millares (Santa Fe de Andújar, Almería). Esta representación (fig. 15) realizada sobre un cuenco cerámico entraría dentro del grupo iconográfico que Escacena Carrasco (2012, pág. 170) estipula en su trabajo, en cambio nosotros optamos más por la idea de que esta nave tiene características diferentes a las que pertenecen a ese conjunto iconográfico, por lo que creemos que podría tratarse de una embarcación realizada con una cala monóxila a la que se le han colocado los costados formados con tablas a través de la técnica del cosido (Guerrero Ayuso, 2010, pág 35). Esto significaría que estamos ante una de esas embarcaciones monóxilas mejoradas a través del añadido de tablazones, como explicamos con anterioridad.

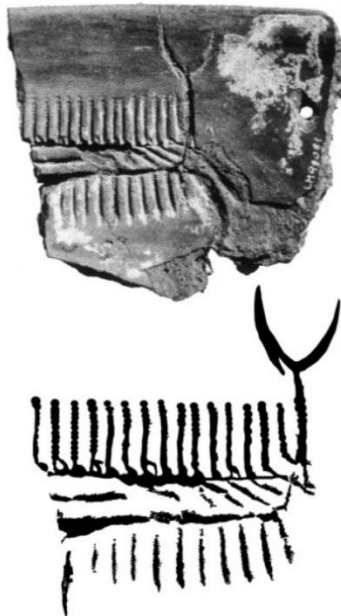


Figura 15: Fragmento cerámico de Los Millares (Guerrero Ayuso, 2010, pág. 33, fig. 3).

En la imagen puede verse la representación de un casco con elevación en la roda y una *akroteria* en forma de bóvido. También puede observarse que el casco cuenta con una división en dos partes a través del trazado de una línea central, lo que podría estar indicando dos partes del casco, la cala monóxila, que sería la obra viva de la embarcación; y la parte superior, obra muerta del barco, que simbolizaría esos tablazones unidos a la cala monóxila de la nave. Con respecto a las líneas oblicuas localizadas en la parte de proa del casco podrían representar un recubrimiento de tablas para el refuerzo de la roda de la embarcación o ser fruto de la técnica del peinado que se realizó para llevar a cabo las líneas de la parte superior de la embarcación (Guerrero Ayuso, 2010, pág. 35). Como método de propulsión puede observarse la presencia de una

serie de remos, teniendo en cuenta el número de estos que se disponen en la imagen, la embarcación podría contar con dimensiones considerables, ya que dentro de la misma debe haber hueco suficiente para que, al menos, puedan situarse las personas que van a llevar a cabo la funcionalidad de remero. La funcionalidad de esta embarcación es difícil de decir, pero teniendo en cuenta sus características, podría tratarse de una embarcación dedicada a las actividades bélicas, ya que destaca la cantidad de remeros con las que contaba la embarcación, lo que nos da indicios de que es una nave que va a necesitar moverse con rapidez y sin depender del viento, característica propia de las embarcaciones bélicas a lo largo de la historia, ya que en una confrontación va a buscarse la mayor velocidad y maniobrabilidad posible de la embarcación.

Por otro lado, debemos mencionar la referencia iconográfica que encontramos reflejada en la cerámica de Liria (fig. 16), hallada en San Miguel de Liria (Valencia). Aunque su cronología sea tardía para la época que nos ocupa (s. IV-III a.C.) es una representación bastante importante para entender la construcción naval de las embarcaciones monóxilas (Guerrero Ayuso, 2006a, pág. 38), es una imagen que representa con claridad características iconográficas de las balsas monóxilas, además de que la existencia de representaciones tardías de naves con esta tipología podría reflejar la pervivencia del uso de estas embarcaciones con el paso del tiempo, pudiendo utilizar métodos constructivos similares a los que se empleaban en esta misma tipología naval en época prehistórica, es por tanto por lo que añadimos en este apartado esta representación iconográfica.

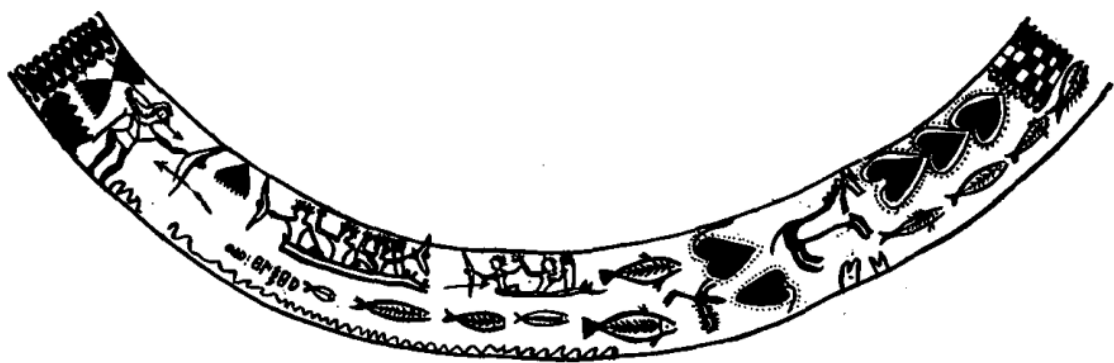


Figura 16: Representación de la cerámica de Liria (Aranegui Gascó, 1996, pág. 402, fig. 1.).

En la imagen puede apreciarse la representación de dos embarcaciones, una enfrente a la otra, con características propias de las naves de casco monóxilo. Cuentan con tripulación, que cuentan con un armamento de arcos y flechas, lo que podría aludir a una batalla naval. Pedreño Serrano (2017, pág. 63) también valora la opción de que pueda representar una

escena de pesca por la presencia de las figuras pisciformes. La representación de peces es una característica iconográfica que tiende a simbolizar la existencia de un mar o aguas en la escena (Aranegui Gascó, 1996) por lo que en nuestra opinión los peces representados bajo las monóxilas son simplemente un simbolismo distintivo del mar y nos decantamos por la teoría de que se está representando una escena bélica, ya que una de las figuras humanas está en posición de haber lanzado una flecha y en la otra nave se puede apreciar la llegada del proyectil teniendo como objetivo uno de los tripulantes que está en posición de devolver el ataque.

Las embarcaciones parecen ser de casco monóxilo por la tendencia lineal del casco, algo que surgiría por la forma natural del tronco utilizado para la construcción de dicha nave. Esta imagen puede indicarnos también otra posible funcionalidad de las barcas monóxilas, ya que podrían utilizarse para llevar a cabo ataques o confrontaciones con otras tribus o sociedades del interior.

3.2.2. Soportes.

Dentro de todas las fuentes iconográficas que hemos mencionado hasta ahora podemos encontrar diferentes soportes en los que se han representado las distintas imágenes. Hemos visto conveniente agrupar dichos soportes y desarrollarlos en grupos concretos para poder recopilar toda la información posible sobre cada aspecto propio de las diferentes representaciones, ya que el propio soporte en el que se ha realizado la imagen puede aportar información útil para la investigación.

3.2.2.1. Abrigos rocosos.

Los abrigos rocosos son cavidades naturales que cuentan con poca profundidad, formados en paredes de roca, normalmente en la base de estas. Pueden generarse al pie de montañas, conjuntos rocosos o incluso en cascadas. Estos abrigos representan el 53,8%¹ en cuanto a lo que se refiere al soporte de las fuentes iconográficas seleccionadas en este trabajo para el desarrollo de la parte que trata la época prehistórica, convirtiéndose este soporte

¹ Debemos mencionar que los porcentajes estipulados en este apartado son fruto de los análisis de la selección realizada para este trabajo, por lo tanto, no son datos absolutos y generales, se ciñen a las fuentes iconográficas recogidas en este estudio.

en el más significativo de los registros iconográficos tratados en esta investigación. Esto puede deberse a que la perdurabilidad de las representaciones realizadas sobre los abrigos rocosos es mayor en comparación a cualquier otro soporte.

Dentro de las representaciones que podemos encontrar reflejadas en abrigos rocosos entrarían las imágenes del Lago Onega, la embarcación del Barranco de Macarella, la Cueva de Puerto del Viento, la Cueva de las Palomas, la Cueva de la Pileta y la Laja Alta. La tipología naval predominante, dentro de las referencias iconográficas recopiladas en este trabajo que están representadas sobre este soporte, es la embarcación realizada con juncos o maderas, siendo el 85,7% de las embarcaciones representadas en abrigos rocosos, contando un 46,1% de presencia dentro de las representaciones seleccionadas de época prehistórica.

La presencia de este tipo de representaciones en estos lugares puede dar indicios sobre la utilidad que tuvo en época prehistórica, pudiendo significar que estamos ante sitios de agregación, es decir, lugares donde se reunían las tribus y sociedades nómadas del momento para llevar a cabo encuentros sociales de diferente carácter sociocultural. La durabilidad de dichos encuentros podría ser diversa, además de que habría que tener en cuenta que esos lugares pudieron ser abandonados y reutilizados posteriormente tras un periodo de tiempo, ya que no puede demostrarse la ocupación continua de esos lugares, pero si la existencia de vestigios que demuestran la presencia humana en dichos sitios a través del tiempo (Milesi García, 2018).

Normalmente estos lugares se asocian a encuentros vinculados a actividades rituales, sagradas o mágicas; y/o para realizar la práctica de la exogamia y con ello la renovación genética de la tribu. Independientemente de las diversas actividades que podían desempeñarse en esos lugares, la presencia de las representaciones en dichos sitios indica la importancia cultural de las imágenes para estas sociedades, pudiendo ser fruto de algún tipo de ritual para atraer la suerte en las diversas actividades marítimas que iban a desempeñar, para dejar constancia de las vivencias de estos pueblos en lo referente al ámbito marítimo o podría ser fruto de ciertas creencias religiosas.

3.2.2.2. Cerámica.

Este soporte, a diferencia del desarrollado anteriormente, suele tener menor perdurabilidad, sobre todo teniendo en cuenta la época de estudio en la que nos encontramos, ya que la cerámica prehistórica se conserva en menor medida, en comparación a los vestigios encontrados de otras épocas históricas.

Las referencias iconográficas desarrolladas en este trabajo que están plasmadas en cerámicas son los cuencos cerámicos del yacimiento de Los Millares, el vaso de la Cueva de la Murcielaguina y el vaso de cerámica de Liria².

Las tipologías navales que representan estas cerámicas se dividen en un 50-50, siendo dos de ellas representaciones de barcas monóxilas y las otras dos imágenes muestran embarcaciones de juncos o troncos. La presencia de embarcaciones en dichos utensilios de uso cotidiano indica el peso e importancia que tienen estas figuras navales y motivos marítimos para estas sociedades.

Debemos destacar que los yacimientos de Los Millares y de la Cueva de la Murcielaguina son interpretados como zonas de ocupación de estas sociedades prehistóricas (Gámiz Caro, 2012; Guerrero Ayuso, 2010), lo que favorece la hipótesis sobre la presencia de estas figuras barquiformes dentro de la cotidianeidad de esas sociedades. Esto también puede significar dos cosas: las imágenes de embarcaciones y/o escenas marítimas son un registro iconográfico decorativo representativo de un aspecto dentro de su vida cotidiana; o estas embarcaciones pueden tener un simbolismo religioso, cultural o sagrado, aunque en cierta manera una hipótesis no descarta la otra, ya que tienen un origen conjunto, que es la presencia del mar y las aguas en estas sociedades.

3.2.2.3. Paneles de piedra.

Aunque este soporte es similar al primero que hemos desarrollado, la disposición y localización es diversa, por esa razón hemos preferido crear un apartado a parte para el desarrollo de este soporte en concreto.

² Incluimos esta representación de época tardía en este apartado ya que es una imagen que nos aporta información sobre la tipología naval de las barcas monóxilas ancestrales, además de mostrarnos la perdurabilidad de este método constructivo hasta llegar a época histórica y ser representada en un vaso ibérico.

Los paneles de piedra, a diferencia de los abrigos rocosos, no se encuentran de forma natural en el interior de una cueva. Este soporte está creado de forma antrópica, es decir, está alterado, modificado y trabajado por el ser humano previamente al trabajo iconográfico que va a plasmarse en este. Las representaciones que encontramos en este tipo de soporte son las embarcaciones de Khor el Salaam, Torre del Ram y N'Abella d'Enfins, ambas localizadas en hipogeos funerarios.

De la imagen de Khor el Salaam sabemos a través de Alonso Romero (2011, pág. 116) que se encuentra representada en un soporte rocoso, pero no hemos podido saber la forma concreta de la roca, es decir, si es un panel rocoso, una columna, etc. lo que sí queda claro es que el material del soporte hace que esta referencia iconográfica encuadre en este apartado.

La representación de N'Abella d'Enfins cuenta con una diferencia en cuanto a la forma del soporte, ya que la embarcación en vez de estar representada en un panel plano de piedra está plasmada en una especie de columna dentro del hipogeo.

El contexto en el que encontramos las dos representaciones menorquinas es diferente a los anteriormente mencionados, ya que hablamos de monumentos funerarios. Hemos visto hasta ahora que los contextos en los que se encuentran las imágenes de las embarcaciones son diversos, hasta el punto de que estas imágenes están presentes en todos los aspectos socioculturales de esta época.

En este caso, son figuras decorativas en ámbito funerario, algo que podría darnos información sobre la persona ahí enterrada, quizás un/a gran navegante o constructor/a de barcos, lo que sí queda claro es la importancia que le otorgan a estas representaciones, ya que quisieron que quedaran plasmadas en estas tumbas. También podría indicar un carácter religioso o sagrado, pudiendo simbolizar la vida tras la muerte y el viaje que recorre la persona tras el fin de su vida; o quizás, y como defiende Escacena Carrasco (2012), podrían ser representaciones de deidades.

Lo que sí queda bastante claro es que estas representaciones navales se realizaban en diversos soportes, con diferentes técnicas y para cualquier aspecto o contexto sociocultural de estas sociedades.

3.2.3. Técnicas.

En este apartado hemos desarrollado una descripción de las diferentes técnicas que se han utilizado para la creación de las diferentes imágenes expuestas en este trabajo, siendo la técnica del grabado, pintado y práctica de incisiones. Las técnicas utilizadas para realizar las imágenes van a depender de la elección previa del soporte, lo que quiere decir que debemos entender todo esto como un proceso estudiado y organizado por el hombre/mujer prehistórico/a, ya que previamente a la ejecución de las técnicas hubo un proceso de selección de soporte, de lugar y luminosidad, si se trata de una representación en el interior de una cueva (Múzquiz Pérez-Seoane, 1994, pág. 357).

3.2.3.1. Grabado.

Esta técnica normalmente se realiza sobre soportes rocosos y para llevarla a cabo se necesita la aplicación de utensilios resistentes y afilados, es decir, una herramienta normalmente de origen lítico. A través de la aplicación de la fuerza, se va realizando el contorno de la figura con este elemento lítico, hasta dejar las marcas en la roca. Esto significa una modificación de la roca original, que, aunque a nosotros nos cueste ver en la roca, en su tiempo sería una imagen bastante clara (Múzquiz Pérez-Seoane, 1994, pág. 362).

Los grabados que hemos descrito en este trabajo son los de Lago Onega, Khor el Salaam, Torre del Ram y N'Abella d'Enfins. Es posible que para realizar las diferentes embarcaciones haya técnicas más apropiadas que otras, ya que cada una de ellas puede aportar características diferentes a la imagen. En este caso, las embarcaciones son bastante esquemáticas, y por lo general, no destacan por la presencia de demasiados detalles, aunque las más desarrolladas serían las imágenes del Lago Onega y Khor el Salaam, que sí que presentan más énfasis en sus representaciones, por un lado el detalle de los elementos de pesca y las figuras pisciformes; y por otro algún detalle más concreto dentro de la arquitectura naval de la embarcación.

3.2.3.2. Pintado.

Para llevar a cabo esta técnica van a ser necesarios más elementos que los utilizados para realizar imágenes grabadas. Esto se debe a que antes de plasmar la imagen en el soporte elegido hay que llevar a cabo un proceso de preparación de los materiales necesarios.

Para la obtención de los colores y las pinturas utilizaban una serie de pigmentos naturales como los óxidos de hierro y los ocrez mezclados con algún tipo de aglutinante (Múzquiz Pérez-Seoane, 1994, pág. 362). Una vez terminado el proceso de producción de pintura se aplica sobre el soporte a través de diversos métodos, pudiendo utilizarse la yema de los dedos o utensilios específicos para la aplicación de los colores.

Las representaciones realizadas con esta técnica que hemos tratado en este trabajo son la cerámica de Liria, la embarcación del Barranco de Macarella, la imagen de la Cueva de Puerto del Viento, la de la Cueva de la Pileta, la representación de la Cueva de las Palomas y de la Laja Alta, siendo la técnica predominante entre la selección iconográfica de esta investigación.

3.2.3.3. Incisión.

En este caso, hemos creado este apartado para desarrollar la técnica aplicada sobre la cerámica para plasmar imágenes y figuras a través de las incisiones. Este método se lleva a cabo a través del uso de utensilios punzantes como un punzón o un peine, en el caso de querer reflejar líneas paralelas continuas.

Dentro de la selección iconográfica encontramos tres piezas de cerámica donde puede apreciarse esta técnica, la cerámica de Los Millares y la de la Murcielaguina. Aunque la técnica es la misma, el proceso no lo ha sido en las tres piezas mencionadas, puesto que el fragmento de cuenco cerámico de Los Millares que tiene plasmado una embarcación de base monóxila ha sido dibujada precocción, es decir, las incisiones se aplicaron estando la cerámica en fresco. En cambio, la otra pieza cerámica del mismo yacimiento fue incisa postcocción, es decir, una vez sacada la pieza del horno y habiendo sido bruñida, con un utensilio punzante se raspa la superficie de la cerámica hasta dejar el trazo deseado. La imagen que hemos podido encontrar de la pieza de la Cueva de la Murcielaguina no nos deja ver claramente si se realizó post o precocción, pero la representación se llevó a cabo a través de la aplicación de incisiones.

3.2.4. Representaciones.

En este apartado vamos a detenernos con más detalle en las interpretaciones de las representaciones de las imágenes seleccionadas, haciendo una división por la escena simbolizada.

3.2.4.1. Pesca especializada.

Esta escena concreta es la más específica que hemos encontrado dentro de las referencias iconográficas adscritas a época prehistórica, ya que, aunque vayamos a desarrollar una explicación para la escena de la cerámica de Liria, sabemos que no está encuadrada dentro de esta etapa histórica.

Esta escena reflejada en la imagen del Lago Onega representa una escena de pesca especializada en cetáceos, propia de la cultura Etrebøllense que se desarrolla en la zona. Los llamados pueblos “Nómadas del Mar” dejan plasmado en esta imagen sus técnicas y sus métodos de pesca, haciendo posible el acercamiento a los modos de vidas de estos pueblos marineros.

En primera instancia, podemos ver que realizaban dicha actividad pesquera en naves, según la imagen y viendo las proporciones, no de gran tamaño, al menos la mayoría de ellas (Pedreño Serrano, 2017, pág. 55), estas naves las hemos interpretado como embarcaciones de pieles, algo que también tuvieron que diseñar y construir antes de ejercer dicha actividad pesquera, lo que también puede indicarnos la existencia de un proceso de selección de la tipología naval previo a dichas actividades marítimas; por otro lado, podemos ver la presencia y utilización de utensilios específicos de pesca, lo que nos indica un trabajo previo de estudio y confección de dichos artefactos; también, la presencia de tripulantes y pescadores dentro de la embarcación, que, teniendo en cuenta todo lo mencionando antes, tendrían que tener unos conocimientos previos de la realización de la actividad pesquera especializada, de la fauna marítima, de la navegación en el barco y del uso de las herramientas, lo que podría hacer posible la hipótesis de la representación de un trabajo especializado realizado por personas selectas y aptas para desempeñarlo.

Lo que queda bastante claro es que dichos pueblos marineros eran conocedores de diversas técnicas y métodos necesarios para llevar a cabo una tarea especializada como la que reflejan en esta imagen.

Teniendo en cuenta el emplazamiento de la representación (abrigo rocoso) no descartamos la posibilidad de que se realizara esta figuración como parte de un ritual que favoreciera las actividades pesqueras que llevaban a cabo, aunque, como comentamos con anterioridad, puede tratarse de una representación de su vida cotidiana, sin tener que entrar dentro de un ámbito religioso o mágico de estas culturas.

3.2.4.2. Escena bélica naval.

Aquí debemos desarrollar la interpretación de la escena reflejada en la cerámica de Liria que hemos destacado con anterioridad. De nuevo debemos comentar que, aunque sabemos que la cronología de esta pieza no encuadra con la época prehistórica autores como Guerrero Ayuso (2006a, pág. 35) ven esta imagen útil para poder indagar en las naves monóxilas de la Península Ibérica a lo largo de la historia. Este argumento, además de la dificultad que hemos tenido para encontrar representaciones que traten esta tipología naval específica ha hecho que debamos seleccionar esta pieza para desarrollar parte de la explicación sobre las barcas monóxilas.

Con respecto a la representación, puede verse una escena bélica entre dos embarcaciones que parecen ser de casco monóxilo por su tendencia recta. La presencia de una escena bélica donde se esté utilizando embarcaciones con tan poca movilidad y maniobrabilidad como tiene una barca monóxila podría estar indicando que dicha escena se estuviera llevando a cabo en aguas interiores. Son pocos tripulantes con los que cuenta cada embarcación, teniendo en cuenta que estamos ante una escena bélica, lo que nos da información sobre las posibles dimensiones de las embarcaciones, que probablemente fueran reducidas. Esto quiere decir que las tribus que llevan a cabo este ataque tenían conocimientos previos sobre navegación, construcción naval y armamento.

Puede que estas embarcaciones fueran seleccionadas para la participación en batallas navales en el interior por su tamaño reducido y por su mayor facilidad de navegabilidad. Si el ataque en aguas del interior se realizara con una embarcación mayor podría ser demasiado llamativo e incluso un estorbo, por otro lado, navegar en una barca monóxila

no cuenta con tanta dificultad como la que podría presentar una embarcación con un método de propulsión como la vela y el remo, debiendo tener personas específicas pendientes de la navegación aparte de los guerreros, algo que se solucionaría si los propios guerreros son la tripulación, además de llevar a cabo navegaciones simples.

Esto puede abrir la posibilidad del uso de las monóxilas no solo como embarcación de trascurso fluvial sino como embarcación bélica del interior.

3.2.4.3. Las embarcaciones.

En este apartado aparecerían el grueso de las referencias iconográficas seleccionadas para esta investigación, ya que hemos podido percatarnos que no es habitual la representación de escenas concretas navales en época prehistórica como las que hemos mencionado con anterioridad.

Podemos encontrar dentro de este grupo las imágenes de Khor el Salaam, Torre del Ram, N'Abella d'Enfins, Barranco de Macarella, Los Millares, la Cueva de la Murcielaguina, Cueva de Puerto del Viento, Cueva de la Pileta, Cueva de las Palomas y la Laja Alta. Como podemos ver, la mayoría de las representaciones van a enfocarse en la imagen de las embarcaciones.

Estas imágenes, en mayor o menor medida, dejan ver las características propias de ciertas embarcaciones, con las que frecuentemente tendrían contacto, ya sea porque la nave es de construcción autóctona o por la concurrencia de esa tipología de embarcaciones por la zona. Las características plasmadas van a ser los puntos de apoyo para las diferentes teorías sobre las tipologías navales que están representadas, además de ser la fuente de información más cercana a los barcos que se usaban en la época.

3.2.5. Contexto.

Aquí realizamos una descripción de los contextos espaciales en los que se encuadran las diferentes representaciones, lo que también aporta información para realizar una interpretación más completa sobre dichas referencias iconográficas.

3.2.5.1. Entorno acuático.

La representación del Lago Onega no está en esa localización por casualidad. Es obvio que previamente a la realización de todos los motivos figurativos hay una selección previa del lugar, soporte, método, etc. pero en este caso el contexto habla por sí solo. La presencia de una escena de pesca especializada en las proximidades de un lago no solo otorga indicios de los conocimientos marítimos de estos pueblos, sino también la posición de los poblados en las cercanías de lagos o ríos como el mencionado con anterioridad, además del conocimiento de las rutas entre las aguas del interior y el mar abierto.

En primer lugar, esta situación del Lago Onega (fig. 17) no es casual. Este lago está conectado por el Norte al Mar Blanco y por el Suroeste al Mar Báltico, por lo tanto, es un punto central y bastante importante en las rutas de aguas interiores para sociedades de pesqueros especializados asentados en la zona, lo que implica que debían conocer las rutas fluviales de la zona, además, esto también puede dar otro indicio del por qué seleccionaron las embarcaciones con recubrimiento de pieles o cuero como las más propicias para desempeñar labores de pesca especializada. Si tenemos en cuenta que probablemente para llegar al asentamiento con la carga de peces debían frecuentar rutas fluviales, lo normal es que las embarcaciones fueran maniobrables y con bastante movilidad, además de contar con un tamaño no muy excesivo, ya que la navegación por ríos con naves grandes puede provocar ciertos inconvenientes.



Figura 17: Mapa de las rutas fluviales del entorno del Lago Onega. A partir de Google Maps.

Todo esto hace resaltar la ubicación de la representación en el Lago Onega, siendo parte de las posibles rutas que llevaban a cabo dichos pueblos “Nómadas del Mar” a través del canal del Mar Blanco y las realizadas hasta desembocar en el Mar Báltico.

Otra referencia iconográfica que habría que destacar por su ubicación en entornos acuáticos es la representación del Barranco de Macarella en la isla de Menorca (fig. 18).



Figura 18: Mapa de la localización del Barranco de Macarella. A partir de Google Maps.

Este barranco se encuentra en la cala Macarella, en la zona suroeste de la isla. Esta cala está ubicada favorablemente para ser un lugar de llegadas y salidas de rutas marítimas y fluviales, ya que se encuentra en la desembocadura del río Barranc de Santa Anna, lo que hace que este punto esté conectado tanto a aguas externas como internas de la isla. Esto hace que la zona sea estratégica para los movimientos navales del entorno de la isla, siendo además una zona resguardada y con características favorables para fondear las embarcaciones. De nuevo, el lugar donde se encuentra esta representación no es fortuita, escogieron un sitio muy concreto para realizar esta imagen, un lugar que probablemente fue muy frecuentada por embarcaciones similares a la representada en el barranco. Las razones pueden ser diversas, pero sin duda las poblaciones autóctonas del momento plasmaron en la imagen una embarcación visualizada en la zona del hallazgo.

3.2.5.2. Sitio de agregación o cuevas de ocupación.

Como hemos mencionado con anterioridad, algunas de las representaciones seleccionadas se localizan en zonas que podrían definirse como sitios de agregación u ocupación temporal, es decir, lugares donde las sociedades de la Prehistoria Reciente se reunían u

ocupaban durante un periodo de tiempo, pudiendo tener diferentes funciones sociales, económicas o culturales (Milesi García, 2018).

Las representaciones que hemos vinculado a estos sitios de agregación son las imágenes del Lago Onega, la Cueva de Puerto del Viento, la Cueva de las Palomas, la Cueva de la Pileta y la Laja Alta, es decir, las representadas en abrigos rocosos, siendo este el lugar más idóneo para las actividades desempeñadas en los sitios de agregación.

En el caso del Lago Onega, no queda duda alguna de que puede tratarse de una zona de ocupación o sitio de agregación temporal, ya que, teniendo en cuenta todo lo comentado con anterioridad, la zona en la que está situada la representación, el soporte, la técnica y el contexto nos muestran muchos indicios de la función que desempeñó en época tardopaleolítica. Probablemente las sociedades “Nómadas del Mar” encontraran este lugar idóneo para representar la escena de pesca especializada, pudiendo tener diferentes funciones, ya que puede ser fruto de un ritual mágico-religioso para atraer la suerte en las actividades pesqueras o la representación de una escena recurrente dentro de las actividades de dichos pueblos. Lo que sí está claro es que las figuras se realizaron con intención de que las tribus pudieran ver dicha escena, además de dejar constancia de algo importante para su cultura, siendo tan significativo como para plasmarlo.

En lo referente a la ubicación de la Cueva de Puerto del Viento, la Cueva de las Palomas, la Cueva de la Pileta y de la Laja Alta cuentan con características similares, son abrigos rocosos localizados al interior, no tan cercano a masas de agua importantes. Por supuesto, en las cercanías hay presencia de ciertos ríos, pero no destaca por su entorno acuático. Son zonas que probablemente sirvieron como sitios de agregación de las poblaciones asentadas por la zona sureste del mediodía peninsular, teniendo las posibles funciones de los lugares de agrupación u ocupación temporal anteriormente expuestos.

3.2.5.3. Ámbito funerario.

Las referencias iconográficas que encontramos en contexto funerario son las dos representaciones menorquinas de Torre del Ram y N’Abella d’Enfins (fig. 19).

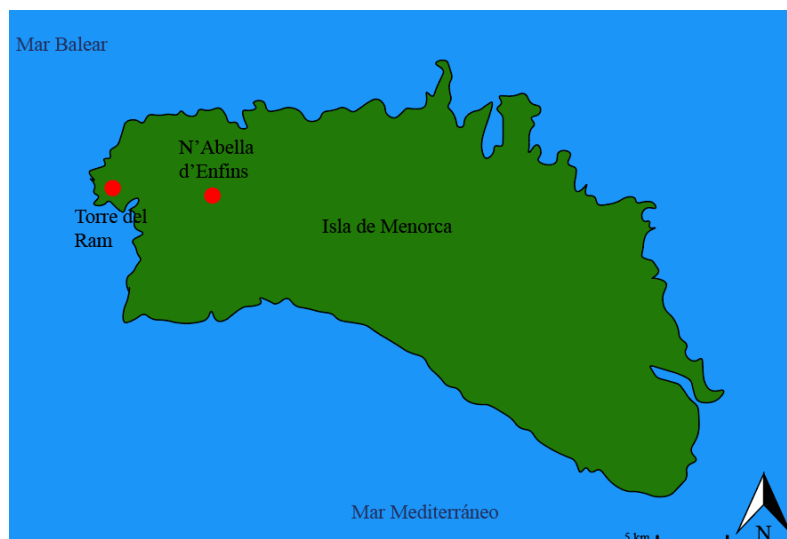


Figura 19: Localización de los hipogeos funerarios de Torre del Ram y N'Abella d'Enfins. A partir de Google Maps.

Como mencionamos con anterioridad, el contexto funerario en el que se encuentran estas embarcaciones puede indicarnos varias funciones dentro del simbolismo de las embarcaciones, pudiendo ser reflejo de las funciones que desempeñó la persona en vida como marinero o pescador o simbolizando algún tipo de carácter religioso de la cultura del momento, quizás representando el viaje del alma tras la muerte, o como Escacena Carrasco (2012) defiende en su trabajo, una representación de las embarcaciones sagradas de sus deidades.

Es destacable la diferencia entre las ubicaciones de ambos hipogeos, encontrándose una mucho más al interior que la otra, siendo la de N'Abella d'Enfins la más reciente. Esto podría indicarnos un cambio de asentamiento, de ubicación de las necrópolis o la existencia de otra población por la zona.

3.2.5.4. Zonas de ocupación. Poblados.

Las dos representaciones navales recogidas en este trabajo que podría decirse que se trata de un contexto de ocupación continuada son las halladas en Los Millares y en la Cueva de la Murcielaguina, esta conclusión es originada por los restos y vestigios que han sido hallados en cada yacimiento (Gámiz Caro, 2012, pág. 191; Guerrero Ayuso, 2010, pág. 30).

Como hemos comentado con anterioridad, no es de extrañar que en zonas de población de sociedades propias de la Prehistoria Reciente tengan ciertas representaciones en

objetos propios de su cotidianeidad, teniendo en cuenta que son tribus que desarrollan una serie de actividades marítimas para el aprovechamiento de los recursos marinos, viajes, intercambio de bienes o transporte de materiales o personas.

Hemos podido ver que las representaciones pueden encontrarse en todo tipo de contextos, lo que refleja una gran importancia de las actividades marítimas y las embarcaciones por parte de estas sociedades prehistóricas. También podemos destacar que los objetos en los que se encuentran las representaciones mencionadas están en soportes cerámicos, algo que podría decirnos que hay ciertos soportes más apropiados que otros en los diversos contextos, o también que los motivos de decoración naval se reflejaban en los utensilios que más visibilidad tendrían dentro de una vida cotidiana.

Este tipo de motivo, probablemente, no sería habitual dentro de la vajilla de mesa o utensilios cerámicos de toda la población. Dichos motivos requieren un tratamiento y trabajo especializado, quizás podría estar reflejando la singularidad de la pieza o la posición social del dueño/a. Si nos fijamos en la cerámica de Los Millares (fig. 14) en el lado derecho hay presencia de una laña, es decir, una incisión circular en la cerámica para realizarle arreglos a una cerámica que ha sufrido o va a sufrir roturas. Esto puede indicarnos la importancia que tenía la pieza para el/la propietario/a, reflejando la singularidad de la pieza.

Con todo esto queremos decir que, dentro de que el contexto sea de población, ocupación y cotidianeidad, no quita la singularidad e importancia que pudieron tener las piezas en su momento y contexto.

4. Fuentes etnográficas navales de época prehistórica.

Hemos mencionado anteriormente el problema que encontramos cuando intentamos recurrir a los materiales y vestigios arqueológicos de época Prehistórica para poder realizar una comparación entre las fuentes iconográficas y los restos arqueológicos navales. Todo esto se debe a la degradación de los materiales que constituían las embarcaciones junto con los agentes climáticos a los que han estado expuestos dichos restos, que han propiciado la desaparición de los materiales.

Esto hace necesario que tengamos que recurrir a otras fuentes de información para poder apoyarnos para realizar las diferentes teorías, además de las fuentes iconográficas de las

que ya hemos habado. Otro elemento importante para los estudios navales prehistóricos son los estudios etnográficos, para generar un acercamiento más conciso a la forma y la metodología de las embarcaciones prehistóricas (Guerrero Ayuso, 2009a).

En su trabajo, Guerrero Ayuso (2009a) realiza una comparación de naves de procedencia etnográfica (fig. 20) con algunas de las referencias iconográficas tratadas en este trabajo, además de desarrollar las características de las embarcaciones. Su objetivo es dejar constancia de las similitudes existentes entre las embarcaciones que utilizadas por otras culturas y las fuentes iconográficas de origen prehistórico.

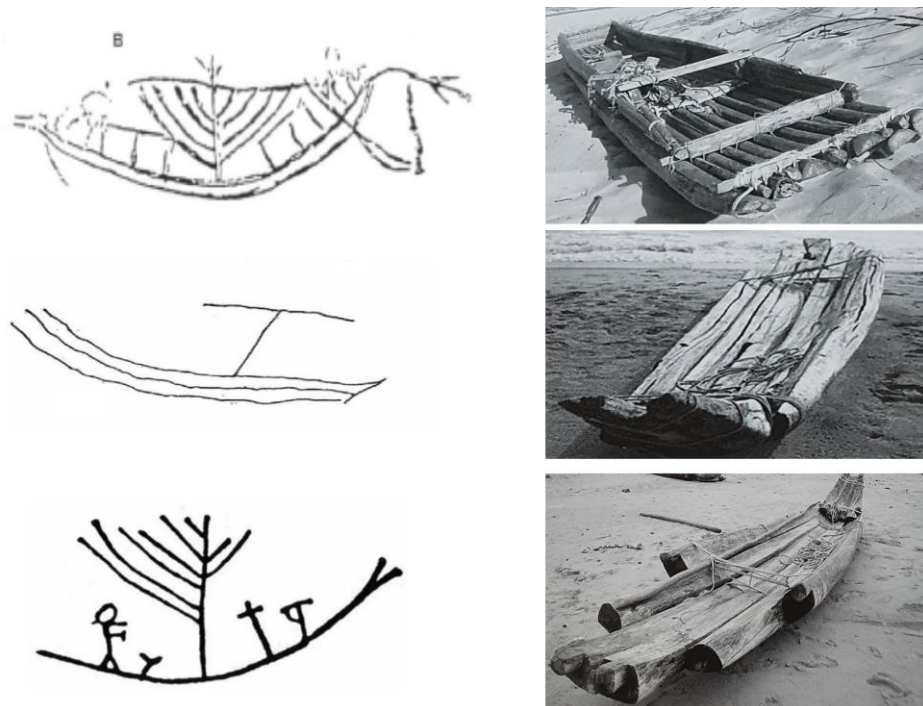


Figura 20: Comparación gráfica entre las naves de Khor el Salaam, Torre del Ram y N'Abella d'Enfins y las barcas de procedencia etnográfica de Mozambique, India y Sri Lanka respectivamente. A partir de Guerrero Ayuso, 2009a, pág. 345, fig. 2.

En la imagen que hemos realizado (fig. 20) hemos querido comparar tres de las referencias iconográficas tratadas en este trabajo e interpretada como nave de juncos con las naves etnográficas que Guerrero Ayuso (2009a) recoge en su trabajo, con el fin de observar las similitudes entre la representación y las embarcaciones.

La primera comparación sería entre la embarcación de Khor el Salaam y la nave de Mozambique. Hemos seleccionado esta referencia iconográfica por la semejanza entre los trazos representados en el interior del casco y los refuerzos transversales interiores que presenta la nave mozambiqueña. Esto podría esclarecer un poco la interpretación del

interior de la nave, además de que aporta un ejemplo físico de un casco de características similares al representado en Khor el Salaam.

En segundo lugar, encontramos una de las naves de Torre del Ram en comparación a una embarcación procedente de la India. Aquí queremos señalar la semejanza entre los cascos de las naves, contando con una leve elevación en uno de los extremos de la barca.

Por último, observamos la imagen representada en N'Abella d'Enfins junto con la embarcación de Sri Lanka. Con esta comparación hemos querido hacer visible de nuevo las similitudes en forma y disposición de los cascos de ambas naves, destacando la bifurcación del trazo en la roda, pudiendo reflejar esa terminación desigual que vemos en la barca de Sri Lanka.

Esto nos hace ver la gran aportación que puede suponer la introducción de los estudios etnográficos para las investigaciones sobre navegación y embarcaciones prehistóricas, teniendo en cuenta la falta de vestigios propios de este ámbito y época histórica.

5. La navegación en la Protohistoria.

Puede apreciarse un cambio en lo referente a los métodos de navegación y construcción naval tras la expansión marítima de los pueblos fenicios a través del Mediterráneo y el Atlántico, debido a que su tecnología y métodos de navegación contaban con varios avances importantes que aportaban estabilidad y seguridad a las embarcaciones para realizar viajes de manera más óptima (De Juan Fuertes, 2017, pág. 65).

En cierta forma, tanto la navegación prehistórica como la protohistórica dependían de ciertos condicionantes meteorológicos, con la diferencia de que van a ser más incipientes en las rutas desempeñadas en época protohistórica, ya que los viajes que llevaban a cabo los pueblos orientales recorrían distancias en alta mar con más frecuencia que las rutas realizadas por las naves prehistóricas. Entre esos condicionantes de navegación se encuentra la variación del viento, las mareas, y la estacionalidad (Díes Cusí, 2005, págs. 57 y 58). En primer lugar, el viento dependiendo de la zona del Mediterráneo y la época del año puede presentarse desfavorable para realizar algunas travesías, teniendo esto en cuenta y que las embarcaciones siempre van a contar como método de propulsión el uso de la vela, ya sea su única propulsión o no, va a significar que el estudio previo de los vientos fue totalmente necesario para desempeñar rutas por el Mediterráneo.

Por otro lado, las corrientes y el mar de fondo constante que presenta el *Mare Nostrum* es algo a tener en cuenta para las embarcaciones, ya que pueden interferir en la navegación o en el fondeo de los barcos (Díes Cusí, 2005, pág. 57).

La estacionalidad también era un aspecto bien estudiado por los pueblos fenicios, ya que hay épocas del año más favorables para la realización de viajes que otras, en este caso, la estación que por norma general era más propicia para ejecutar las rutas marítimas era el verano (Díes Cusí, 2005, pág. 58).

Teniendo en cuenta que muchas de las navegaciones que llevaron a cabo no fueron a cabotaje, sino que se adentraron en alta mar, tuvieron que solventar los problemas de orientación. Hay dos posibles métodos de orientación que pudieron llevar a cabo, pudiendo ser coetáneas e incluso utilizándose juntas. Por un lado, los conocimientos astrológicos de los navegantes fenicios pudieron permitirles situarse y orientarse en navegaciones nocturnas. Las sociedades fenicias realizaron travesías a lo largo del Mediterráneo que podían tener un mes de duración, lo que refleja una necesidad de orientación nocturna que les permitiese situarse y dirigirse hacia el punto estipulado. Esto podrían llevarlo a cabo a través de la localización de la constelación de la Osa Menor, siendo su punto de referencia. Por otro lado, pudieron usar aves como método de orientación, que viajarían en la embarcación y serían liberadas para que el animal buscara tierra, lo que haría que las naves solo tuvieran que seguir al pájaro hasta llegar al destino, en el caso de que el ave no encontrara tierra regresaría al barco (Medas, 2004).

Las nuevas técnicas de construcción naval, los conocimientos sobre los condicionantes en mar abierto y las técnicas de orientación propiciaron la creación de una serie de rutas marítimas a las que los pueblos fenicios recurrirían para realizar actividades de comercio o asentamiento, conectando de esta forma el Mediterráneo Oriental con la zona central y occidental del *Mare Nostrum* (Díes Cusí, 1994). Además, pudieron realizar expediciones y crear rutas hacia y a través del Atlántico, ya que la presencia fenicia en la costa atlántica de la Península Ibérica aporta indicios de ello (López Castro, 2019).

Todo esto nos lleva a las características de las distintas rutas marítimas realizadas por las sociedades fenicias. Cada una va a contar con unas características específicas en función de la zona en la que quiere realizarse el viaje (Mauro, 2014b), los condicionantes meteorológicos de cada zona y el destino estipulado. También habría que tener en cuenta que, como hemos mencionado con anterioridad, los viajes podían significar muchas

jornadas de navegación continuada, lo que hace necesario la realización de paradas de abastecimiento e intercambio comercial, por lo que dichos puertos de abastecimiento pueden variar dependiendo de la ruta o el destino estipulado en un principio. La recurrencia de los pueblos fenicios en ciertos puntos del Mediterráneo hace necesario destacar ciertos puertos esenciales dentro de las diferentes rutas que podían llevar a cabo. Chipre, Creta, Cartago, Mozia, la costa sur de Cerdeña, Ibiza, Málaga, Cádiz y Huelva serían algunos de los puertos más destacables dentro de la multitud de zonas mediterráneas que cuentan con indicios de la presencia fenicia.

La variedad de rutas también va a propiciar la creación de diversos tipos de embarcaciones que las lleven a cabo, haciendo una concordancia entre las necesidades de las travesías con la nave que va a realizar ese viaje. Las dos tipologías navales más características y destacables dentro de la cultura fenicia son el *gaulós* y el *hippós* (Guerrero Ayuso, 1998, pág. 142), siendo embarcaciones diseñadas para el comercio y para labores a menor escala respectivamente, además, debemos hacer mención de las embarcaciones bélicas de esta población fenicia denominadas birremes.

Estos contactos a lo largo y ancho del mar Mediterráneo entre las sociedades fenicias y los pueblos autóctonos van a propiciar la adopción y adaptación tanto de las técnicas constructivas navales propias del oriente mediterráneo como sus métodos de navegación.

5.1. Las embarcaciones protohistóricas. Tipologías.

Antes de comenzar a desarrollar los diferentes tipos de embarcaciones fenicias según su utilidad, es necesario explicar el método constructivo que utilizaban las sociedades fenicias para la creación de sus embarcaciones. La técnica constructiva fenicia tiene sus orígenes a finales del II milenio a.C. en la costa sirio-palestina por los pueblos sirio-cananeos (De Juan Fuertes, 2017, pág. 68). Esta técnica fue adoptada y utilizada por diversidad de culturas tras los contactos con dichos pueblos procedentes del Mediterráneo Oriental, teniendo una repercusión bastante notable, algo que podemos ver reflejado en la descripción de dicha técnica constructiva en la obra de Catón (*De Agri*, XVIII, 9), donde denomina a esta técnica constructiva *punicana coagmenta*, es decir, “la unión púnica”, nombre que utiliza para referirse al método de unión de las tracas a través del uso de mortajas, espigas y clavijas (fig. 21).

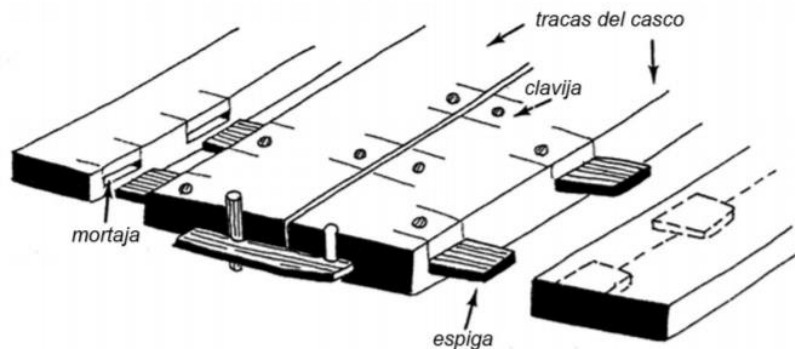


Figura 21: Técnica de unión de tracas y cuadernas a través del uso de mortajas, espigas y clavijas (De Juan Fuertes, 2017, pág. 63, fig. 3).

Primeramente, hay que mencionar que estas embarcaciones comienzan a construirse a *casco primero*, teniendo como pieza principal e iniciadora el elemento de la quilla, a la que más tarde se le añadirá las piezas de la roda y el codaste. Una vez terminado el elemento longitudinal principal de la nave se procede a la unión de las tracas de apareadura y las cuadernas, que forman una especie de “costillar” en el casco del barco. Tras las tracas de apareadura empieza la unión sucesiva de tracas, que se realiza a través de la técnica de unión por mortajas, espigas y clavijas, dándole así forma al casco. Este elemento va a ser característico de las naves con filiación fenicio-púnica y que con el paso del tiempo se introduce dentro de diversas culturas mediterráneas (De Juan Fuertes, 2017, págs. 63-68).

Las cualidades que aporta esta técnica constructiva a la embarcación son una mayor estanquidad, resistencia y estabilidad de la nave, lo que supone un gran avance en la arquitectura naval de la época en contraposición a las técnicas algo más rudimentarias que se utilizaban antes de que se produjera la transmisión de estas técnicas arquitectónicas navales. Esto también propicia la posibilidad de crear embarcaciones de mayor tamaño que cuenten con una capacidad superior, lo que permite la ejecución de travesías de larga duración por alta mar. El hecho de que esos viajes por el ámbito mediterráneo y por el atlántico próximo se llevaran a cabo es lo que propició la difusión y expansión de esta técnica constructiva fenicia (De Juan Fuertes, 2017, pág. 78 y 68).

Gracias a este método constructivo, los pueblos fenicios pudieron desarrollar diferentes tipologías navales que varían según la utilidad del navío. En primer lugar, hay que destacar las embarcaciones tipo *gaulós*, creadas y diseñadas para desempeñar labores comerciales. Esto le va a otorgar a este tipo de naves unas características específicas,

como por ejemplo su casco en forma de bañera para el aprovechamiento al máximo del espacio de la bodega de la embarcación, lo que aumenta la capacidad de carga para poder llevar a cabo travesías largas para fines comerciales, pudiendo transportar unas 150 toneladas de peso (Díes Cusí, 2005, pág. 60). A través de esto puede reflejarse las dimensiones que podían alcanzar este tipo de embarcación (fig. 22) y el tipo de movilidad con la que cuenta la nave, haciendo necesario el uso de vela como método de propulsión, lo que hace necesario un estudio previo de los vientos para la movilidad de dichos barcos. Esto no quiere decir que no contaran con remos, pero eran mayormente utilizados para la realización de maniobras específicas o en casos de extrema necesidad. Otra característica de estas embarcaciones es la presencia de dos remos direccionales en la parte de popa de la embarcación, su tamaño permite que dichos remos lleguen a la cubierta de la nave y son utilizados como timón. Las características propias de estas naves van a propiciar que puedan realizarse viajes a cabotaje, aunque no sería lo normal por la profunda cala de la embarcación, y en alta mar, llevando a cabo navegaciones en convoy con otras embarcaciones (Díes Cusí, 2005, pág. 60).

En su artículo, Díes Cusí (2005, pág. 62) realiza una aproximación y unos cálculos sobre la durabilidad de los viajes realizados por este tipo de embarcación, llegando a la conclusión de que este tipo de naves podían recorrer en 24 horas unas 74 millas, sin contar las paradas de abastecimiento y escalas que realizara la embarcación. La velocidad alcanzada por dichos barcos podía alcanzar los 3 nudos en alta mar y los 1,25 si se estaba llevando a cabo una navegación a cabotaje. No debemos olvidar que todo esto va a depender de las condiciones meteorológicas con las que realizarían el viaje, pudiendo variar dependiendo de la estacionalidad, zona, visibilidad, peso de la embarcación, etc.

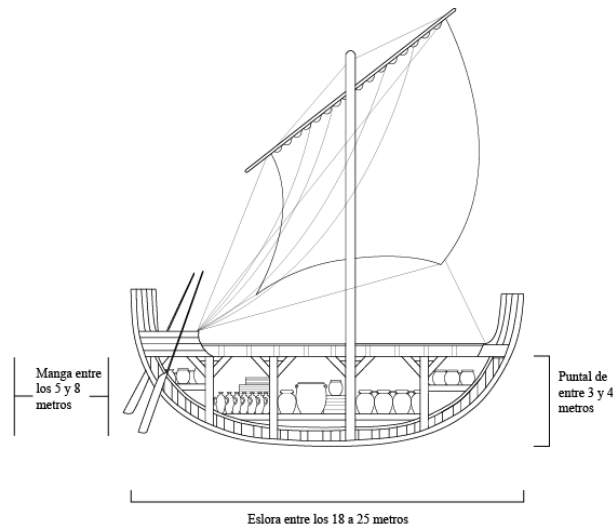


Figura 22: Aproximación esquemática de un *gaulós* fenicio. A partir de <https://www.estudiosonavegas.com/images/FotosCrimilda/Fenicios/Foto%20fenicios%2014.jpg>

El siguiente tipo de embarcación fenicia es la nave tipo *hippós* (fig. 23). Son naves que reciben su nombre por el remate que realizan en la roda de estos barcos con forma de caballo (Guerrero Ayuso, 1998, pág. 167). Entre sus características debemos señalar que cuenta con un tamaño más reducido en comparación a las naves tipo *gaulós*, con una eslora más corta, pudiendo alcanzar los 8 o 12 metros (Díes Cusí, 2005, pág. 60). Su sistema de propulsión podía ser mixto, es decir, utilizaban tanto propulsión a vela como a remo, en función a las actividades que fuera a desempeñar la embarcación (Díes Cusí, 2005, pág. 61). Estas características reflejan que esta tipología naval era mucho menos robusta y más ligera que la tipología anteriormente explicada, esto va a hacer que estas naves sean polivalentes en las tareas a desempeñar, pudiendo dedicarse para la realización de actividades comerciales a menor escala, expediciones y viajes por alta mar, a cabotaje o incluso pudiendo acceder a aguas interiores.

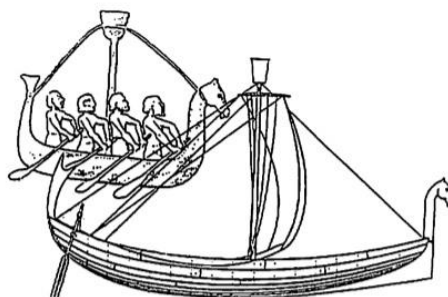


Figura 23: Representaciones de embarcaciones tipo *hippós* (Guerrero Ayuso, 1998, pág. 168, fig. 10)

Por último, debemos destacar la tipología naval específica para las naves bélicas fenicias, los birremes (fig. 24). La característica principal de estas embarcaciones, que a su vez le otorga su nombre, es la presencia de dos filas de remos colocadas de forma paralela. También contaban con mástil y vela para utilizarla como método de propulsión si el viento era favorable, pero debemos tener en cuenta que en un encuentro bélico lo que se va a priorizar es la velocidad de la embarcación, por lo que el método predominante será la utilización de remos. Esta técnica del birreme también podía utilizarse en embarcaciones destinadas a tareas comerciales, para poder dar más impulso a esas naves, pero la diferencia entre las dedicadas al belicismo y las comerciales se refleja en la forma de la proa, en el caso de los birremes bélicos, contaban con una proa recta, con presencia de espolón a tajamar; en el caso de los barcos comerciales birremes, contaban con la proa y la popa elevadas y curvadas, correspondiendo de nuevo al casco en forma de bañera. Otra característica importante dentro de los birremes bélicos es la presencia de una pasarela de combate, dedicada a albergar a los guerreros que defendían la embarcación y abordaban el barco del oponente. En referencia al espolón, debemos destacar su forma similar a un cuerno, se utilizaba para embestir al enemigo por uno de los costados de la embarcación y así debilitar la nave y poder abordarla³.

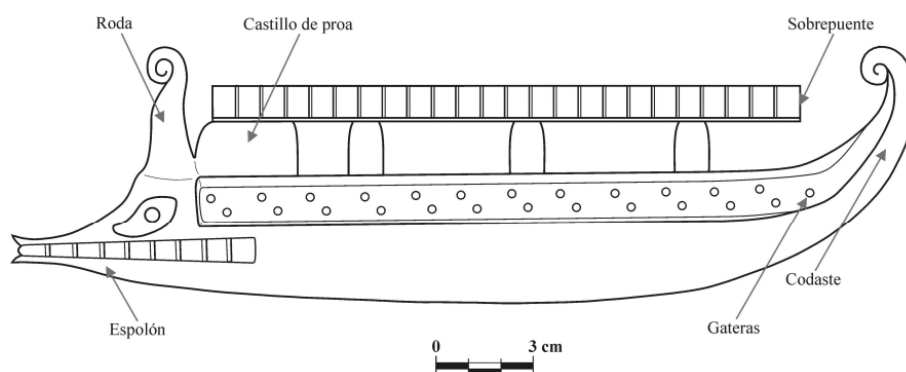


Figura 24: Reconstrucción esquemática de la terracota del Cerro de las Balsas, La Albufereta, Alicante (Ortega Pérez et al., 2003, pág. 152, fig. 9).

5.2. Fuentes iconográficas navales de época protohistórica.

A diferencia de las fuentes iconográficas propias de época prehistórica, en esta etapa encontramos una grandísima diversidad de imágenes reflejadas en soportes de todo tipo.

³ En este apartado hemos seguido las teorías de Carlos De Juan Fuertes de las comunicaciones aportadas en el Máster de Arqueología Náutica y Subacuática.

Para llevar a cabo este trabajo, hemos decidido hacer una selección de las referencias iconográficas más adecuadas para nuestra investigación y las que hemos interpretado como más destacables dentro de la enorme variedad de fuentes iconográficas propias de esta etapa histórica. La selección ha estado condicionada por unos criterios que hemos estipulado para la recopilación de dichas imágenes. En primer lugar, hemos querido seleccionar las representaciones que muestran las tipologías navales con la mayor claridad posible, para que facilitara el desarrollo de las tipologías navales fenicio-púnicas. En segundo lugar, seleccionamos las imágenes que nos han parecido que su contexto, soporte o material podía enriquecer la explicación sobre la variedad de características de las fuentes iconográficas protohistóricas. Por último, hemos visto oportuno recoger algunas imágenes para la creación de interpretaciones propias, ya que, en algunas ocasiones, la diversidad dentro de las opiniones de los investigadores hace necesario el desarrollo de una hipótesis particular.

5.2.1. Tipología naval de las representaciones.

En este apartado hemos realizado una división de las referencias iconográficas según la tipología naval de época fenicio-púnica que representan, con el fin de crear una clasificación tipológica clara dentro de estas fuentes iconográficas recogidas.

5.2.1.1. Embarcaciones de papiro.

En este primer punto dedicado a las embarcaciones de papiro debemos mencionar que esta tipología naval, descrita en la parte correspondiente a la época prehistórica, ha estado muy presente tanto en épocas predinásticas y dinásticas en oriente próximo, teniendo las mismas características que hemos desarrollado anteriormente, es decir, naves construidas a través de la unión de haces de papiro. Es de esta tipología naval de donde observamos la influencia de las rodas y codastes elevados, aportando al casco una forma de “media luna” más incipiente que las representadas en las naves de juncos, es una característica propia de la zona Oriental del Mediterráneo, reflejada en embarcaciones de esta tipología, utilizadas sobre todo en rutas fluviales y aguas del interior.

La referencia iconográfica que tenemos dentro de este tipo de embarcaciones adscrita a la etapa protohistórica es el sello de pasta vítrea de la Cueva de Gorham, situada en el

peñón de Gibraltar (fig. 25), que presenta un nivel de ocupación que abarca desde el siglo VII a.C. hasta el III a.C.



Figura 25: Representación esquemática del sello de la Cueva de Gorham (Rodríguez González & García Cardiel, 2020, pág. 3, tabla 1, fig. 1).

En la imagen podemos ver una figura antropomorfa sujetando lo que parece ser una nave con objetos en el interior. La interpretación que se le otorga a esta imagen es que esa figura humana es la representación del dios egipcio Sebekh, algo que se deduce por el carácter orientalizante de la imagen, lo que también indica que la pieza puede ser originaria de los primeros momentos de ocupación de la cueva, ya que esos rasgos iconográficos procedentes de oriente van desapareciendo con el paso del tiempo. La embarcación que sujeta el dios Sebekh ha sido interpretada como una nave de papiro, utilizadas comúnmente en ríos como el Nilo (Rodríguez González & García Cardiel, 2020, pág. 4).

La interpretación de la embarcación como barco realizado con papiro es bastante adecuada teniendo en cuenta las características de la imagen y de la propia embarcación, ya que cuenta con roda y codaste elevados, otorgándole una forma de “media luna” al casco del barco. Estas embarcaciones no van a ser las más destacables dentro de las adscritas a la época protohistórica, pero son naves que han influenciado las técnicas constructivas navales la zona, por lo tanto, son importantes para comprender el desarrollo y origen de las naves de tipología fenicia.

5.2.1.2. Embarcaciones de juncos.

Con la llegada de los pueblos fenicios a los diversos puntos de destino del Mediterráneo se adquieren las técnicas y metodología que utilizan no solo en sus embarcaciones, también en otros ámbitos. Esto no quiere decir que a su vez se siguieran creando y utilizando embarcaciones realizadas con técnicas autóctonas, siendo lo habitual hasta que

las poblaciones adquirieran todos los conocimientos posibles como para adoptar dichas técnicas. Ejemplo de esto es el continuado uso de las embarcaciones de juncos en épocas donde la presencia fenicia ya era notoria.

Una de las representaciones que refleja esto es la embarcación de juncos que encontramos en La Baranda, El Sauzal (Tenerife) (fig. 26), datada entre los siglos VII y IV a.C. Esta embarcación pertenece a un conjunto de representaciones navales encontradas en ese mismo yacimiento de La Baranda, siendo este el único que representa una embarcación de esta tipología. Las demás representaciones, que trataremos más adelante, son posibles representaciones de *híppoi* datados en los siglos antes mencionados, pero la representación que tenemos ante nosotros es probablemente algo posterior a los *híppoi* del mismo lugar, ya que se encuentra superpuesto a una de esas embarcaciones (Mederos Martín & Escribano Cobo, 2008, pág. 74), lo que puede reflejar que esta embarcación no pertenece a los primeros momentos de ocupación del sitio, algo que sustenta la teoría de la continuidad de uso de este tipo de embarcaciones aun habiéndose producido ya contacto con los pueblos fenicios y sus técnicas navales.

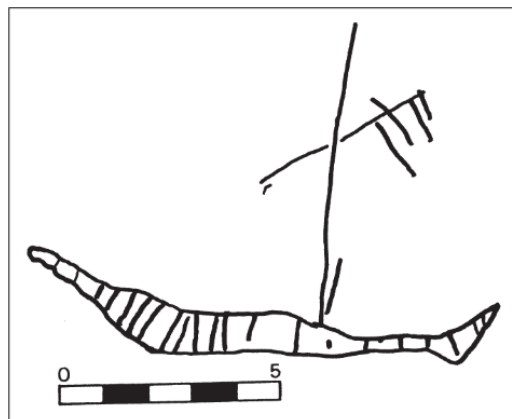


Figura 26: Embarcación de juncos de La Baranda (Mederos Martín & Escribano Cobos, 2008, pág. 73, fig. 20).

La arquitectura naval de la embarcación se asocia a la de los barcos de juncos por la representación de las líneas transversales a través de todo el casco del navío (Mederos Martín & Escribano Cobo, 2008, pág. 74). Lo cierto es que si ponemos esta imagen frente a las que hemos recopilado dentro del grupo de embarcaciones de juncos presenta ciertas similitudes que podrían reflejar que sí que estamos ante una nave de juncos, las líneas transversales en el casco, la forma de “media luna” con roda y codaste elevados, incluso la técnica aplicada para realizar la imagen sobre la roca, nos dan indicios para indicar que esta nave en concreto se realizó con juncos o troncos de madera.

Encontramos otras dos representaciones que se agrupan en este mismo apartado de naves realizadas con juncos, las dos imágenes pertenecen a hallazgos del yacimiento de la Casa del Turuñuelo en Guareña, Badajoz. Este yacimiento, datado entre los siglos VI y V a.C., presenta dos objetos con representaciones navales de embarcaciones realizadas con juncos, la primera que vamos a mencionar es un fragmento de cerámica (fig. 27) con una nave en relieve, la imagen no se conserva completa debido a la fragmentación de la pieza (Rodríguez González & García Cardiel, 2020, pág. 8).



Figura 27: Cerámica de la Casa del Turuñuelo (Rodríguez González & García Cardiel, 2020, pág. 11, fig. 6).

Lo que se conserva de la pieza parece representar la popa de la embarcación, ya que la orientación y la presencia de los remos que se observan en la parte inferior de las líneas que representan el casco indican esa orientación de la nave. El casco está representado a través de tres líneas que pueden indicarnos la sucesión de los troncos o los juncos que forman la nave, además de la elevación del codaste tan propia de esta tipología naval. Una nave similar en composición y representación podría ser la de Torre del Ram.

La otra representación naval del mismo yacimiento se encuentra sobre unas placas de lo que pudo ser una caja de marfil (fig. 28).

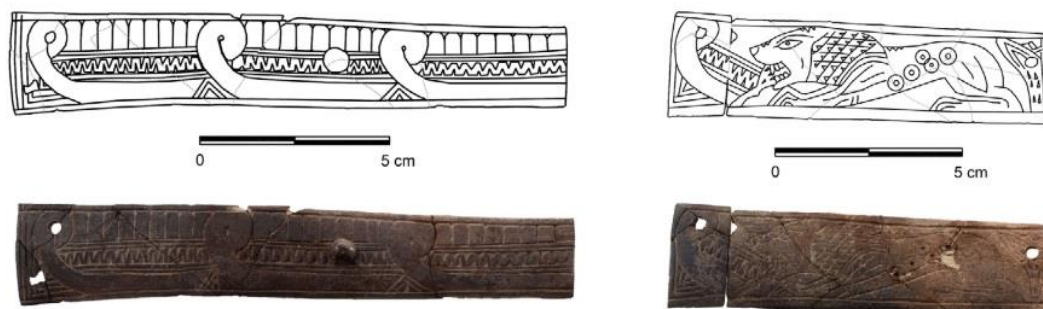


Figura 28: Placas de marfil de la Casa del Turuñuelo (Rodríguez González & García Cardiel, 2020, pág. 9, fig. 4).

La imagen refleja una sucesión de embarcaciones de juncos de uso fluvial junto a una escena de un león devorando una de las naves de esta flota. Los navíos son interpretadas como barcos realizados con juncos por el carácter fluvial que representa la imagen, además de las similitudes representativas entre esta imagen y la representación encontrada en la cerámica del mismo yacimiento (Rodríguez González & García Cardiel, 2020, pág. 8).

Por último, debemos destacar otra referencia iconográfica dentro de este grupo tipológico naval. En este caso se trata de la terracota procedente de La Caleta, Cádiz, datada en el siglo V a.C. por el contexto de los hallazgos de la zona de Punta del Nao (fig. 29) (Castellano Higuera-Milena & Sáez Romero, 2018, págs. 85 y 86).



Figura 29: Terracota de la Caleta (Castellano Higuera-Milena & Sáez Romero, 2018, pág. 85, fig. 4.3).

Esta pieza es una de las más emblemáticas entre los hallazgos encontrados en el ámbito de la Caleta. Este quema-perfume cuenta con representaciones antropomorfas en sus esquinas y en las paredes de la pieza, en la parte superior se encuentra la imagen en relieve de una embarcación, aunque su interpretación ha ido variando dependiendo del autor, ya que esa figura se ha considerado la representación de una flor de loto en vez de la de una nave (Rodríguez González & García Cardiel, 2020, págs. 4 y 5). En nuestro caso, estamos de acuerdo con Rodríguez González y García Cardiel (2020, pág. 5) en que esta imagen pertenece a una embarcación de juncos. La nave presenta características similares a las que muestran las referencias iconográficas propias de naves de juncos, como son la forma del casco en “media luna”, la elevación de roda y codaste y las líneas transversales en el casco.

5.2.1.3. *Gaulós*.

Dentro de este grupo iconográfico se recopilan las representaciones que reflejan una de las tipologías navales propia de los pueblos fenicio-púnicos. Estas grandes naves comerciales, con presencia en el Mediterráneo Oriental desde el II milenio a.C., son imprescindibles para la comprensión de la posterior evolución naval mediterránea.

En primer lugar, destacamos la nave representada en una urna funeraria encontrada en el Río Orontes (Hama, Siria) (fig. 30) datada en el II milenio a.C.



Figura 30: *Gaulós* representada en la urna funeraria del Río Orontes (Guerrero Ayuso, 1998, pág. 156, fig. 3).

Esta representación puede confundir a primera vista en referencia a la interpretación de su tipología naval. Es cierto que, en un primer momento, cuando se aprecia una *akroteria* con forma zoomorfa la tipología naval que viene a la cabeza es la de un *hippós* y no un *gaulós*, pero en este aspecto Guerrero Ayuso (1998, pág. 156) argumenta que la presencia de escalomote, pieza típica en embarcaciones comerciales para proporcionar espacio a las chumaceras y toteles, descarta la posibilidad de que esta embarcación pueda representar un *hippós*. Además, hemos podido señalar también la presencia esquemática en la parte de popa de la embarcación de lo que parecen ser los remos direccionales también típicos de las embarcaciones tipo *gaulós*, por lo que estamos de acuerdo e interpretamos esta nave como tal.

Las dos siguientes representaciones pertenecen al mismo contexto del conjunto funerario de Tebas, cada una representada en una tumba distinta. Las representaciones de este conjunto funerario, localizado en Egipto, están datadas también en el II milenio a.C. La primera que vamos a mencionar es la hallada en la tumba de Nebamun (fig. 31).

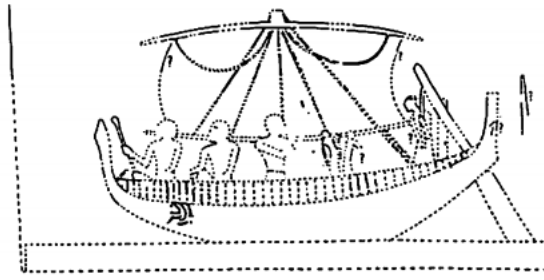


Figura 31: Gaulós de la Tumba de Nebamun (Guerrero Ayuso, 1998, pág. 147, fig. 1).

Esta embarcación tipo *gaulós* presenta las características típicas de una nave propia de esta tipología, roda y codaste elevado, casi rectos; remos direccionales; casco en forma de bañera, etc. La imagen está mal conservada (Guerrero Ayuso, 1998, pág. 146) pero gracias a esta reconstrucción pueden apreciarse las características típicas del grupo tipológico que estamos tratando.

La nave representada en la tumba de Kenamon (fig. 32), a diferencia de la anterior, si está mejor conservada y puede distinguirse con mayor facilidad (Guerrero Ayuso, 1998, pág. 152).

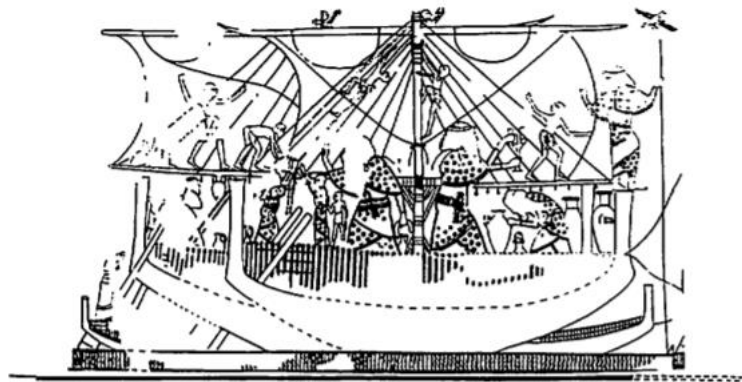


Figura 32: Gaulós de la tumba de Kenamon (Guerrero Ayuso, 1998, pág. 149, fig. 2A).

En la imagen pueden apreciarse la presencia de más detalles, sobre todo en lo referente a la tripulación, incluso de la carga de la nave. Presenta roda y codaste rectos, casco en forma de bañera y los dos remos direccionales que nos representan la popa de la embarcación. Las representaciones cuentan con ciertas similitudes iconográficas, sobre todo en lo referente a la vela del barco.

La siguiente referencia iconográfica que vamos a añadir en este grupo tipológico naval es la que encontramos representada en un oinocoe chipriota datado en el I milenio a.C. (fig. 33) (Guerrero Ayuso, 1998, págs. 166 y 167).



Figura 33: Representación del *gaulós* en el oinocoe chipriota (Guerrero Ayuso, 1998, pág. 167, fig. 8).

Puede observarse, en este caso, una diferencia con respecto a estilo iconográfico en comparación a las anteriormente comentadas, siendo una representación con un estilismo muy diverso, aun así, las características tipológicas que muestra nos indican que se trata de un *gaulós*. La forma de bañera del casco, que casi parece de “media luna” por la extrema curvatura con la que ha sido representado; la roda y codaste elevado y la presencia de cargamento de ánforas no refleja tanto la funcionalidad como la tipología del barco. En este caso, podría ser la representación de un *gaulós* de procedencia chipriota y no fenicia.

Otra referencia iconográfica que debemos destacar dentro de este grupo tipológico es la pieza de bronce encontrada en el Santuario de Hera Lacinia, en Agrigento (Italia), datada en el siglo VII a.C. (fig. 34) (Guerrero Ayuso, 2004).

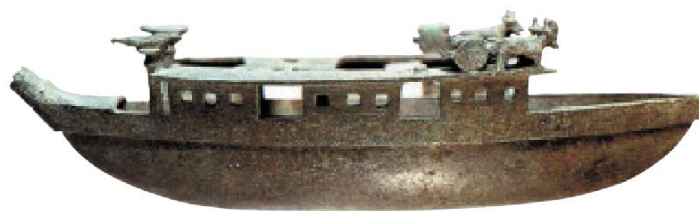


Figura 34: *Gaulós* de bronce del Santuario de Hera Lacinia (Guerrero Ayuso, 2004, pág. 19).

En su artículo, Guerrero Ayuso (2004, pág. 19) afirma que esta embarcación representa un *gaulós* propio de la cultura nurágica. Sus características sí que pueden reflejar que la tipología de esta embarcación sea similar a la de un *gaulós*, aunque no podemos asegurar

las funcionalidades de dicha nave. Es destacable tanto el material con el que ha sido realizada como la pieza en sí. La función que pudo tener esta pieza podía ser de quemaperfume, incensario o lámpara. Hay que destacar que vamos a encontrar más exvotos de bronce como este en el mismo contexto nurágico, sobre todo en la zona de Cerdeña (Guerrero Ayuso, 2004, págs. 15 y 16), pero que representan otra tipología naval. El contexto y las características que reflejan dichas piezas son propios de naves indígenas sardas, fruto de otra tradición cultural diferente a la que estamos desarrollando en este trabajo, por este motivo hemos decidido no introducirlas en el trabajo que nos ocupa, aunque nos ha parecido necesario realizar una mención a dichas piezas de bronce procedentes de la Cerdeña nurágica.

Además de la pieza del Santuario de Hera Lacinia como referencia iconográfica en 3D, destacamos la terracota chipriota de Amatunte datada en el 600 a.C. (fig. 35) (Guerrero Ayuso, 1998, pág. 164).

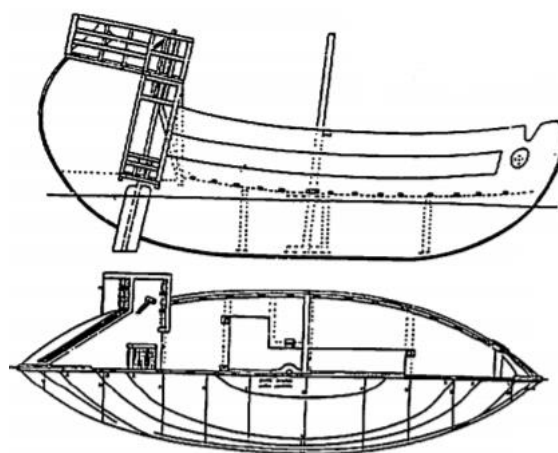


Figura 35: Representación esquemática de la terracota de Amatunte (Guerrero Ayuso, 1998, pág. 166, fig. 7C).

En esta pieza de terracota podemos ver reflejadas características muy específicas de la bodega de una embarcación tipo *gaulós*, además de una aproximación más detallada de la obra viva y muerta de una embarcación de estas características.

No podemos dejar de lado las representaciones que encontramos plasmadas en las estelas de piedra del yacimiento del Tofet de Cartago, en Túnez, datado entre los siglos IV y III a.C. (Bartoloni, 1977, pág. 150), donde existe una gran diversidad de representaciones navales que debemos tener en cuenta. Las tipologías que se muestran en las imágenes son diversas, no obstante, en este apartado mencionaremos las embarcaciones que presentan características típicas de naves tipo *gaulós*. Por un lado, debemos destacar las naves

grabadas que cuentan con un tamaño mayor en comparación a otras naves representadas en el mismo yacimiento (fig. 36).

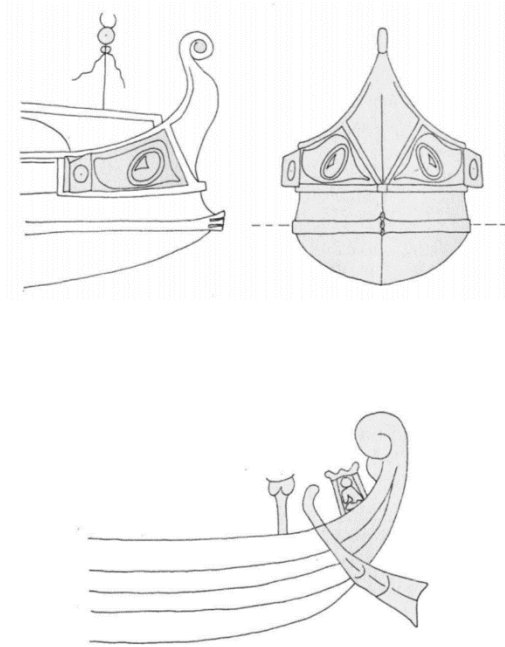


Figura 36: Representaciones de mayor tamaño de las naves tipo *gaulós* de las estelas del Tofet (a partir de Bartoloni, 1977, págs. 160 y 161, figs. 3a, 3b y 4c).

Las embarcaciones que se reflejan en esta imagen están representadas con un puntal que indica una profundidad considerable de las bodegas de carga, algo que nos muestra la gran capacidad con la que podían contar estas naves, dando a entender que se tratan de barcos destinados a llevar a cabo actividades comerciales. La forma con la que están representados los cascos también nos indica que la forma de la roda y del codaste son elevados, otorgándole al navío ese casco en forma de bañera tan propia de las naves de esta tipología naval. Todo esto junto con la presencia de remos direccionales en la popa de la nave de la parte inferior de la imagen nos hace pensar que estamos ante una serie de representaciones de naves fenicias tipo *gaulós*.

Dentro de este mismo yacimiento, también destacamos una serie de representaciones de menor tamaño que reflejan embarcaciones de la misma tipología que estamos tratando (fig. 37) (Bartoloni, 1979, pág. 181).

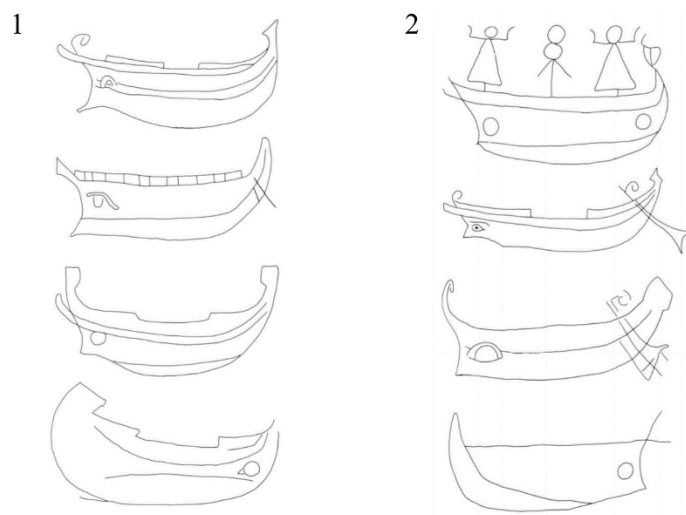


Figura 37: Representaciones de las naves menores tipo *gaulós* del Tofet (a partir de Bartoloni, 1979, pág. 198 y 199, tablas LX (fila nº 1 de la imagen) y LXI (fila nº 2 de la imagen)).

Aunque en el caso anterior y en el actual no podamos observar concretamente el tamaño de las representaciones reales, sí que es notable la diferencia entre detalles con respecto a las imágenes anteriores y estas, algo que sí nos indica un cambio en lo referente al tamaño de las representaciones, ya que, a mayor tamaño, mayor detallismo encontraremos en las referencias iconográficas. En este caso sucede algo similar al caso anterior, las figuras presentan una bodega incipiente en las embarcaciones, además de la forma de bañera tan clara de los cascos de las naves y de la presencia de remos direccionales en la popa de algunas embarcaciones, lo que hace pensar que tenemos ante nosotros una serie de naves tipo *gaulós* que probablemente estuvieran destinadas a realizar viajes con fines comerciales.

Por último, dentro de la selección que hemos realizado de representaciones iconográficas que reflejen embarcaciones de esta tipología naval fenicia destacamos el bajorrelieve de Sidón, en el Líbano, datado en el siglo I d.C. (fig. 38) (Bartoloni, 1988, pág. 73).



Figura 38: *Gaulós* de Sidón (Bartoloni, 1988, pág. 73).

En este bajorrelieve puede verse un gran detallismo en lo referente a la representación de las maderas del casco, los cabos, la vela, etc. Es una imagen clara y concisa de una embarcación tipo *gaulós* propia de un momento más tardío. Puede verse con claridad el casco tipo bañera, con gran capacidad, incluso uno de los remos direccionales en la popa de la embarcación. Cuenta con la elevación tanto de roda como de codaste. Podríamos decir que es una de las imágenes que pueden estar más cercanas a la realidad junto con los exvotos de bronce y terracota que hemos mencionado antes.

5.2.1.4. *Híppoi*.

Dentro de este apartado agruparemos las referencias iconográficas que presentan embarcaciones con características similares a los barcos tipo *híppoi*, otra de las tipologías por las que fueron conocidos los pueblos fenicios a lo largo y ancho del mar Mediterráneo y que también sería adoptado por las culturas autóctonas con las que tuvieron contacto en sus travesías.

En primer lugar, destacamos la representación de los relieves en bronce de Balawat, en Nínive (Irak), datada en el I milenio a.C. (fig. 39) (Guerrero Ayuso, 1998, pág. 179).



Figura 39: Híppoi del relieve en bronce de Balawat (Guerrero Ayuso, 1998, pág. 168, fig. 11).

En este caso, vemos la terminación de la roda y el codaste en forma de caballo, característica típica dentro de las representaciones de esta tipología naval. Puede apreciarse también que cuentan con un tamaño más reducido que las embarcaciones tipo *gaulós* que hemos desarrollado en el apartado anterior, otra característica que también refleja la tipología naval que encontramos reflejada en la imagen, además de la presencia de remos como método de propulsión.

La siguiente imagen que vamos a destacar es el bajorrelieve del palacio de Sargon en Khorsabad, también localizado en Irak y datado en el siglo VIII a.C. (fig. 40) (Guerrero Ayuso, 1998, pág. 180).

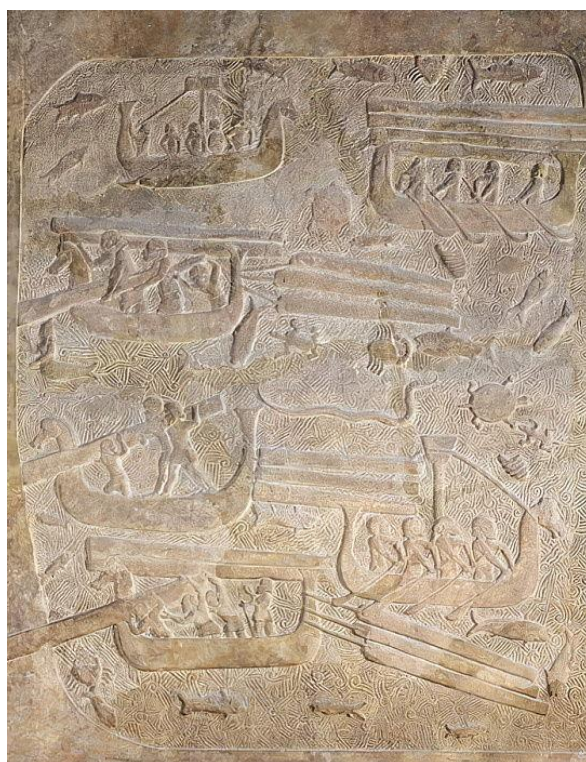


Figura 40: Bajorrelieve del palacio de Sargon (imagen de: <https://www.meisterdrucke.es/impresion-art%C3%ADstica/Assyrian/223981/Relieve-que-representa-la-descarga-de-madera-despu%C3%A9s-del-transporte-por-mar,-desde-el-Palacio-de-Sargon-II,-Khorsabad,-Iraq.html>).

En este bajorrelieve podemos observar bastantes características interesantes no solo para acercarnos más a la tipología naval que nos ocupa, sino también en lo referente al

comercio o transporte de bienes. Las embarcaciones presentan las características típicas de una nave tipo *hippós*, *akroteria* en forma de caballo, método de propulsión mixta, tamaño reducido de la embarcación, etc. También encontramos representación de fauna marítima como elemento representativo del medio acuático.

Otra representación a destacar es la pintura rupestre de la cueva funeraria libio-púnica de Kef el Blida en Túnez (fig. 41) (Guerrero Ayuso, 1998, pág. 180).

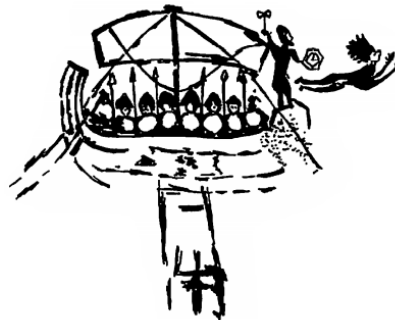


Figura 41: Nave de la cueva funeraria de Kef el Blida (Guerrero Ayuso, 1998, pág. 181, fig. 16).

La imagen presenta unas características navales de la embarcación que no son tan claras como las que hemos podido ver en casos anteriores, pese a eso Guerrero Ayuso (1998, pág. 181) afirma que esta embarcación se acerca más a la tipología de un *hippós* que a cualquier otra. Defiende que esta embarcación podría estar funcionando como nave de expedición o viaje y que las características del casco no concuerdan con la de otras naves como la de un *gaulós* o una nave bélica, a pesar de la presencia de tripulación con escudos. Esto lo explica comentando que estamos ante una escena funeraria marítima.

En el caso de la siguiente representación sí podemos apreciar unas características más típicas dentro de los rasgos iconográficos propios de esta tipología naval fenicia. La nave reflejada en la jarra de estribo hallada en la isla de Esciros, Grecia, datada en el II milenio a.C. (fig. 42) (Guerrero Ayuso, 1998, pág. 169).



Figura 42: Representación de la nave de Esciros (Guerrero Ayuso, 1998, pág. 169, fig. 12).

La embarcación presenta un casco no muy profundo, con el remate de la roda en forma animal y con elevación en el codaste. Puede apreciarse la presencia de mástil, que refleja un posible uso de vela como método de propulsión. No presenta remos, aunque lo más probable es que una embarcación de estas características tuviera al menos una fila de remeros, todo esto nos indican características propias de esta tipología naval de embarcaciones tipo *híppoi*.

Otra de las imágenes que encontramos dentro de la selección iconográfica propia de la tipología naval en cuestión encontramos el grafito sobre un fragmento de cerámica encontrado en el centro urbano de Lisboa, datado en las primeras fases de presencia fenicia en la costa atlántica, es decir entre los siglos VIII y VII a.C. (fig. 43) (Guerrero Ayuso, 2008, pág. 87; López Castro, 2019, pág. 347; Rodríguez González & García Cardiel, 2020, pág. 6).

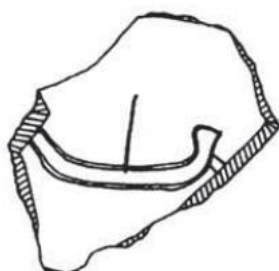


Figura 43: Representación de la nave de Lisboa (Guerrero Ayuso, 2008, pág. 135, fig. 3-7).

La representación no está completa debido a la fragmentación de la pieza, lo que hace que no podamos ver la forma con la que contaba el remate de la roda, aun así, las características que presenta el casco de la nave, reflejando una nave ligera de tamaño reducido, nos proporciona indicios para pensar que estamos ante una nave tipo *hippós* (Guerrero Ayuso, 2008; Rodríguez González & García Cardiel, 2020, pág. 6).

Destacamos en este apartado tipológico otra representación que ha tenido diversas interpretaciones de diferentes autores (Alonso Romero, 2011, pág. 106; Guerrero Ayuso, 2008, pág. 86; Mederos Martín, 2019, pág. 35; Mederos Martín & Escribano Cobo, 2008, págs. 66 y 67; Ruiz-Gálvez Priego, 2005, pág. 321), la embarcación grabada de Laxe Auga dos Cebros, localizada en Santa María de Oia, Pontevedra (fig. 44).



Figura 44: Grabado de Laxe Auga dos Cebros (Mederos Martín, 2019, pág. 26, fig. 3).

Esta escena naval ha sido interpretada por variedad de autores, abriéndose así un debate sobre la construcción naval de la embarcación, la cronología a la que podía pertenecer y su procedencia.

Aunque en este conjunto hay tres representaciones de naves, la que nos ocupa en este trabajo es la número 1, siendo la más detallada y la protagonista de las diferentes teorías sobre su procedencia, cronología y tipo de construcción naval. Esta representación tiene su parte inferior central bastante dañada, probablemente por acciones humanas de época mucho más tardía, lo que dificulta aún más su interpretación. Desde el descubrimiento de este grabado ha sido calificado de manera excepcional, siendo uno de los grabados más destacables y estudiados por sus características y diferencias en contraposición a las demás representaciones hasta el momento halladas (Mederos Martín, 2019, pág. 24).

Alonso Romero fue el primer autor que realizó una descripción de las características específicas que debía tener esta embarcación, determinando que la eslora sería de 1,42 m, el mástil tendría una altura de 0,65 m, la roda contaría con una longitud de 0,56 m con remate circular y el codaste sería 0,55 m de alto con un remate en forma de martillo (Alonso Romero, 1995).

Según Costas Goberna y Peña Santos (2005) las medidas de la embarcación serían algo diferentes en comparación con las que estipuló Alonso Romero. La eslora contaría con 1,40 m de largo, el mástil sería de 0,95 m de alto y roda y codaste tendrían 0,55 m de altura. Estas distinciones se realizaron a raíz de un calco (fig. 45) desarrollado por estos autores en el año 2005 (Costas Goberna & Peña Santos, 2005).

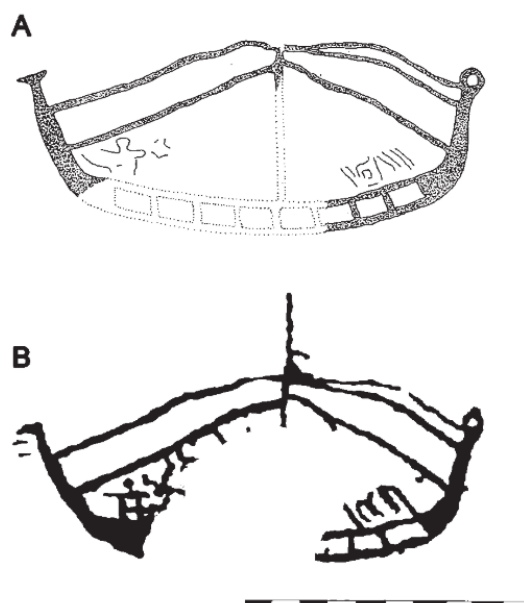


Figura 45: Calco realizado por Costas Goberna y Peña Santos del 2005 (Mederos Martín, 2019, pág. 28, fig. 5)

En todo caso, las características que la nave deja ver a primera vista es que cuenta con un casco curvado, con roda y codaste elevado, coincidiendo con los barcos que estaban diseñados para la navegación a través del atlántico, ya que estas características eran necesarias para que la embarcación pudiera hacer frente al oleaje atlántico (Mederos Martín, 2019, pág. 28).

La primera de las interpretaciones que vamos a tratar es la de Alonso Romero, uno de los primeros autores que realizó una interpretación sobre esta fuente iconográfica. Defiende la posibilidad de que esta embarcación, junto con las representadas en la Laja Alta (Jimena de la Frontera, Cádiz), son embarcaciones de papiro o juncos que podrían fecharse en el II milenio a.C. (Alonso Romero, 2011, pág. 122). Esto lo defiende afirmando que las líneas verticales situadas en la zona inferior de la nave, que cuentan con un intervalo entre ellas, representan las ataduras de los juncos del casco (Alonso Romero, 1995).

Por otro lado, Ruíz-Gálvez Priego desarrolla la teoría de que esta representación de Laxe Auga dos Cebros, y parte de las que se encuentran en la Laja Alta, serían barcos mediterráneos de finales del Bronce, concretamente del Heráldico Final IIIC Submicénico. Uno de los motivos por los que la autora daría esta cronología e interpretación a esta embarcación es por su concepción de las líneas verticales antes mencionadas, ya que para ella representa la existencia de remeros en la nave (Ruiz-Gálvez Priego, 2005, pág. 321).

El caso de Mederos Martín es destacable, ya que vamos a señalar dos trabajos en los que da dos interpretaciones diferentes de la misma representación. En el año 2008, junto con Escribano Cobo defendieron la posibilidad de que la nave en cuestión fuera una nave indígena con un casco recubierto de pieles (Mederos Martín & Escribano Cobo, 2008, pág. 67) ya que encontraba paralelos en las representaciones de las embarcaciones escandinavas. No obstante, en su artículo de 2019 que realiza en solitario, explica que hay diversas razones por las que la conclusión que sacaron en 2008 no está del todo respaldada, y comenta que el objetivo de dicho trabajo fue descartar que no estaban frente una embarcación realizada con juncos o papiro (Mederos Martín, 2019, pág. 30) En su trabajo más actual defiende la opción de que estemos frente una embarcación realizada en madera del Bronce Final, expresando su apoyo a la interpretación que dio Ruíz-Gálvez Priego acerca de esta embarcación.

Otra de las interpretaciones a destacar en este trabajo es la que aporta Guerrero Ayuso (2008). Este autor defiende que esta embarcación se trataría de una nave fenicia de la época en la que este pueblo exploró las costas atlánticas. Una de las razones que lo lleva a dar esta interpretación es, de nuevo, su propio concepto de las líneas verticales encuadradas en el casco de la nave. Para Guerrero Ayuso representaría una especie de visión a “rayos X” donde se mostraría la arquitectura naval del interior del casco, poniendo como paralelo las representaciones de las barcas escandinavas, donde quedan plasmadas las estructuras internas de las naves (Guerrero Ayuso, 2008, pág. 93).

Tras haber conocido algunas de las interpretaciones desarrolladas por diversos autores, desde nuestro punto de vista hemos podido realizar una interpretación propia, de acuerdo con la que Guerrero Ayuso expone, pero aportando quizás un nuevo concepto. Personalmente creemos que la forma de la roda podría representar la cabeza de un caballo, quizá tratándose de un *hippós* fenicio. Este tipo de barcos, entre sus muchas finalidades, eran usados para exploraciones, cabotaje y probablemente navegación por vías fluviales, ya que cuenta con un tamaño y unos métodos de propulsión adecuados para este tipo de viajes. Esto quiere decir que pensamos que es una embarcación realizada en madera y que las líneas verticales situadas en el casco de la nave podrían representar la visión de “rayos X” que Guerrero Ayuso defiende, pero incluso podrían representar los remos con los que cuenta un barco de esta tipología.

Además de esto, otro detalle que queremos destacar es la interpretación que le damos a los trazos que van desde el mástil hasta la roda y el codaste. A nuestro parecer, creemos

que se trata de un *hipozoma*, es decir, un cabo que sirve de tensor que atravesaba la embarcación de proa a popa. Esto se realizaba para que la estructura de las embarcaciones no sufriera tanto daño por el movimiento que producía el oleaje, ya que podía llegar a implicar que el casco se partiera por la mitad. El uso de un *hipozoma* es propio de la construcción naval de época arcaica-antigua, ya que fueron utilizados por los fenicios, griegos, etc. Esto junto con lo expuesto con anterioridad nos lleva a pensar que estamos frente un *hippós* fenicio que estaría navegando por la costa atlántica de la Península Ibérica.

Es un hecho que los pueblos fenicios exploraron el litoral atlántico de la Península entre los siglos VIII-VII a.C., incluso su presencia podría anticiparse al siglo IX a.C. por la presencia de yacimientos fenicios en la zona de Huelva datados en esta época (López Castro, 2019, pág. 347). Esto reforzaría la idea de que el grabado de Laxe Auga dos Cebros podría representar una nave fenicia destinada a crear o navegar por las rutas atlánticas dispuestas por este pueblo, encuadrada cronológicamente en los siglos de presencia fenicia en la costa atlántica de la Península.

La siguiente referencia iconográfica de este apartado son los grabados del Campanario, localizados en un abrigo de pizarra en las cercanías del río Guadalefra, en Campanario, Badajoz, y datados en la Edad del Hierro (fig. 46) (Rodríguez González & García Cardiel, 2020, pág. 6).

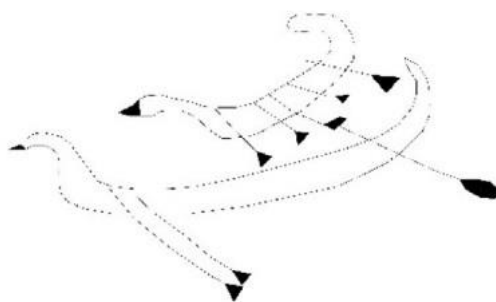


Figura 46: Representación de los grabados del Campanario (Rodríguez Gonzalez & García Cardiel, 2020, pág. 3, tabla 1, fig. 7).

En la imagen están representadas dos embarcaciones con roda y codaste elevado, con *akroteria* zoomórfica y sucesión de remos. Por la forma en la que está representado el casco de ambas naves puede verse que se tratan de naves ligeras, representando así embarcaciones tipo *hippoi*. En la embarcación con eslora más larga podemos ver la posible presencia de remos direccionales en la parte de popa de la nave.

También hay que mencionar las representaciones de naves tipo *hippoi* halladas en el yacimiento de la Baranda, en el Sauzal (Tenerife) (fig. 47), anteriormente mencionado en la parte de este trabajo dedicada al estudio de las naves de juncos de época protohistórica.

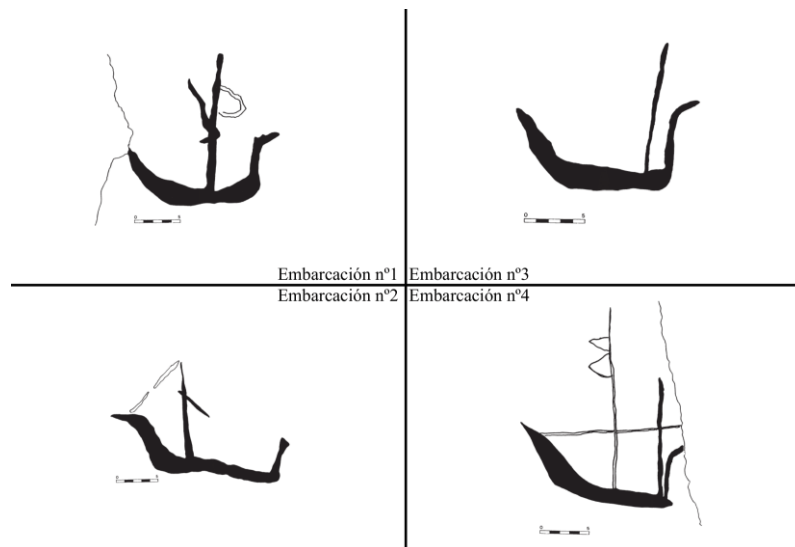


Figura 47: Representación de las embarcaciones tipo *hippoi* de la Baranda (a partir de Mederos Martín & Escribano Cobos, 2008, págs. 72 y 73, figs. 13, 15, 16 y 18).

Este yacimiento datado entre los siglos VII y IV a.C. presenta un conjunto iconográfico de embarcaciones tipo *hippoi* con características similares entre ellas. En primer lugar, podemos observar en las cuatro imágenes la presencia de roda y codaste elevado, además de la presencia de *akroteria* en forma animal, aunque en la embarcación nº2 no se aprecia con tanta claridad como en las otras. El remate de la roda de la embarcación nº4 no se aprecia a causa de una fractura, pero la forma que tiene la roda nos indica que con gran probabilidad tendría forma zoomórfica. Los cascos se representan como naves ligeras, sin mucho calado, otra característica típica de esta tipología naval polivalente. Hay que destacar también la presencia de cabos incluso en la nave nº 4 lo que podría ser un *hipozoma*, es decir, un cabo que atraviesa la embarcación que va atado tanto en la roda como en el codaste con el fin de soportar parte de la tensión a la que se ve expuesta el casco de la embarcación con el oleaje (Férrandez González, 2000). Esta característica es típica de las embarcaciones fenicias y griegas.

Otra representación dentro de este apartado de tipología naval que estamos desarrollando son los *hippoi* grabados en el abrigo del Cercado (Garafía, La Palma), datado en el siglo VII a.C. (fig. 48) (Guerrero Ayuso, 2008, pág. 111; Mederos Martín & Escribano Cobo, 2005, pág. 859, 2008, pág. 70).



Figura 48: *Híppoi* del Cercado (Guerrero Ayuso, 2008, pág. 139, fig. 7-2).

La conservación de los grabados no se encuentra en buen estado, pero gracias a los calcos que encontramos en los artículos de Guerrero Ayuso (2008, pág. 139) y Mederos Martín y Escribano Cobos (2005, pág. 865) podemos visualizar con más claridad las características de las naves. La representación es bastante esquemática y con pocos detalles, pero pueden verse características muy claras para otorgarles el título de embarcación tipo *hippós*. En primer lugar, la elevación de roda y codaste que tanto hemos estado mencionando en este apartado, además del remate de la roda en forma de caballo, tipo en las naves *híppoi*. El casco no cuenta con gran profundidad pudiendo verse la ligereza de la embarcación, esto junto con la posibilidad de que las líneas transversales de la embarcación de mayor tamaño representen remos, algo que sabemos que es parte de los métodos de propulsión de estas naves. Con respecto a la construcción naval, mencionar que Guerrero Ayuso (2008, pág. 111) en su trabajo, defiende que la construcción naval que siguen estas embarcaciones es la técnica naval constructiva resultante en la Península Ibérica tras la adaptación de las técnicas procedentes de oriente, también llamada familia constructiva naval ibérica de influencia fenicio-púnica (Pomey, 2010).

Debemos mencionar también en este apartado tipológico la nave grabada en el abrigo del Barranco de Adonai, localizado en Santa Cruz de Tenerife y datado en el siglo VII a.C. (fig. 49) (Guerrero Ayuso, 2008, pág. 112; Mederos Martín & Escribano Cobo, 2005, pág. 866).

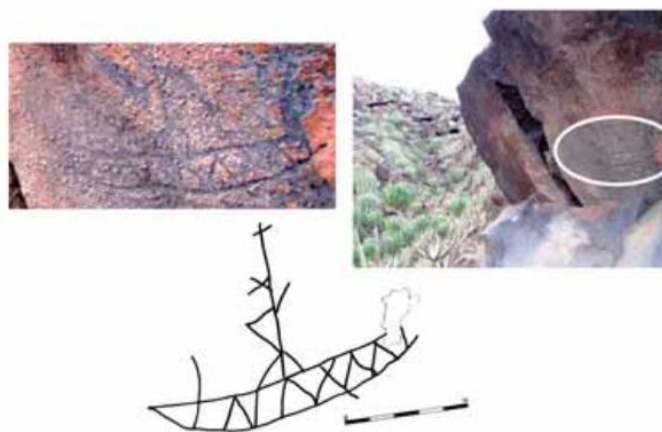


Figura 49: Representación de la embarcación del Barranco de Adonai (Guerrero Ayuso, 2008, pág. 139, fig. 7-3).

En esta representación destaca la ausencia de la *akroteria* por pérdida del material del abrigo, no obstante, la forma y la figura de la terminación de la roda se intuye, pudiendo ser zoomorfa, característica propia de la tipología naval que estamos desarrollando. Además de eso, debemos fijarnos en las proporciones reducidas del barco junto con la capacidad con la que se ha representado el casco, dando a entender que se trata de una embarcación ligera. Es destacable la interpretación según Guerrero Ayuso (2008, pág. 112) sobre esta embarcación, ya que a través de los trazos en forma de X que se encuentran representados en el casco de la nave, argumenta que se trata de una nave reforzada con varillas, formando parte de la tipología de naves realizadas con juncos, o en este caso varillas, pero con recubrimiento de cuero. En nuestra opinión, teniendo en cuenta la fecha en la que se realizó la imagen, y las características que muestra el casco, pensamos que se encuadra más en esta tipología naval fenicio-púnica.

Encontramos también dentro de este apartado tipológico la pieza de cerámica de un *hippós* encontrada en el Carambolo, en Camas, Sevilla, datada en el siglo VIII a.C. (fig. 50) (Escacena Carrasco et al., 2007, pág. 7; Guerrero Ayuso, 2008, pág. 97; Guerrero Ayuso & Escacena Carrasco, 2008, pág. 242).

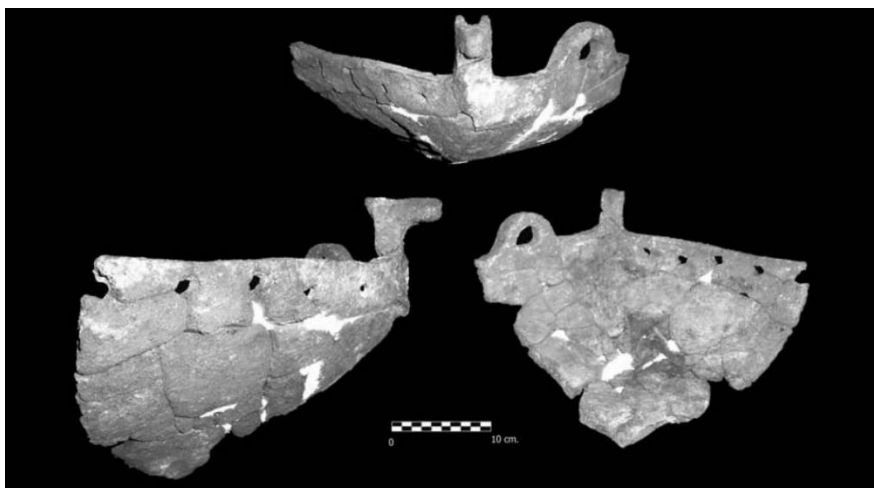


Figura 50: Vasija en forma de *hippós* del yacimiento del Carambolo (Guerrero Ayuso & Escacena Carrasco, 2008, pág. 243, fig. 3).

La vasija en forma de *hippós* presenta *akroteria* en forma de caballo, y una sucesión de gateras para la colocación de los remos. Estas características hacen obvia la adscripción tipológica de la embarcación. Guerrero Ayuso y Escacena Carrasco (2008, pág. 247) en su trabajo afirman que esta embarcación podría pertenecer a la tipología naval de la embarcación de Mazarrón, es decir, la familia constructiva ibérica de influencia fenicio-púnica que Pomey (2010) desarrolla en su trabajo.

Antes de terminar este apartado es necesario mencionar la representación naval de una embarcación tipo *hippós* dentro de la diversidad iconográfica que encontramos en las estelas de piedra del Tofet de Cartago (Túnez), datado entre los siglos IV y III a.C. (fig. 51) (Bartoloni, 1977, 154).

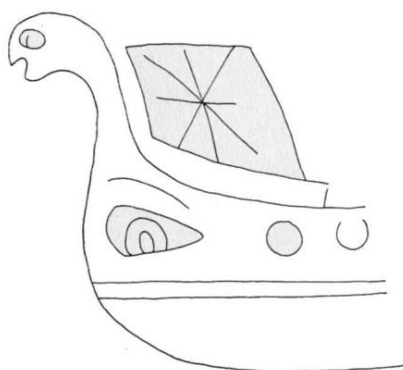


Figura 51: Representación de un barco tipo *hippós* de las estelas de piedra del Tofet de Cartago (Bartoloni, 1977, pág. 161, fig. 4a).

Aunque Bartoloni (1977, pág. 154) en su artículo comente que esta embarcación pertenece a la tipología fenicio-púnica de las embarcaciones destinadas al comercio, nosotros estamos en desacuerdo por los siguientes motivos. En primer lugar, el remate de la roda con forma zoomórfica nos muestra una característica propia de las naves tipo *híppoi*, siendo muy poco común encontrar esto en las naves fenicias dedicadas al comercio, por otro lado, la presencia de gateras en el costado de la embarcación nos muestra la existencia de remeros en esta nave, algo que es más propio de la tipología naval en cuestión que de las embarcaciones tipo *gaulós* que hemos desarrollado con anterioridad. Todo esto nos lleva a pensar que estamos ante una nave tipo *hippós* con presencia de remos y vela como métodos de propulsión.

5.2.1.5. Embarcaciones bélicas.

Aquí realizaremos la descripción de las fuentes iconográficas recogidas para el desarrollo de esta investigación que representan embarcaciones bélicas fenicias, también llamadas birremes, nombre que recibe por una de sus características principales, la presencia de dos filas de remeros paralelas, una superpuesta a otra.

En primer lugar, señalamos el bajorrelieve localizado en el Palacio de Sennacherib, en Nínive (Irak), datado en el siglo VII a.C. (fig. 52) (Bartoloni, 1988, pág. 73).



Figura 52: Bajorrelieve del palacio de Sennacherib (Bartoloni, 1988, pág. 73).

En esta representación vemos una embarcación que presenta las dos filas de remos propias de esta tipología naval, además del espolón de la proa en forma de cuerno para realizar embestidas contra las embarcaciones enemigas. En la parte superior, podemos ver la pasarela donde está situada la infantería, preparada para abordar la nave contraria en el momento propicio. Destacamos tanto la presencia del batallón militar como el grupo de remeros en la parte inferior de la embarcación. También queremos señalar la presencia de representación de fauna marina como motivo estilístico y representativo del medio acuático.

La siguiente imagen que hemos agrupado en este apartado tipológico naval fenicio es la representación que encontramos reflejada en las monedas de plata acuñadas en Biblos, ciudad localizada en la costa norte del Líbano, sobre el 340 a.C. (fig. 53) (Bartoloni, 1988, pág. 72).



Figura 53: Moneda de Biblos (Bartoloni, 1988, pág. 72).

En esta moneda podemos observar la representación de una embarcación bélica fenicia. En la parte inferior del casco puede observarse una serie de líneas que representarían los remos de la embarcación. En la parte de proa de la nave encontramos el espolón y un remate de la roda en forma de león. Señalamos la presencia en la popa de remos direccionales similares a los que encontramos en las representaciones de embarcaciones tipo *gaulós*, junto con la pasarela para la colocación de la infantería, donde podemos divisar la figura de tres guerreros con escudos. También es destacable la representación de un animal mitológico en la parte inferior de la moneda, con forma de caballo con una especie de cola parecida a la de un delfín y alas.

Aquí también debemos destacar una representación de una nave de carácter bélico dentro de las imágenes reflejadas en las estelas de piedra del yacimiento del Tofet de Cartago, en Túnez, fechado entre los siglos IV y III a.C. (fig. 54) (Bartoloni, 1977, pág. 154).

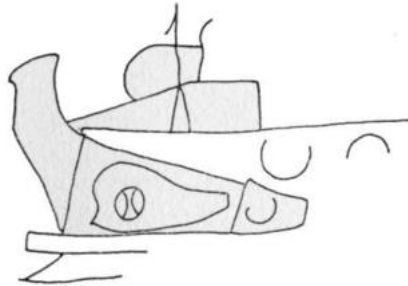


Figura 54: Representación de la nave bélica del Tofet (Bartoloni, 1977, pág. 161, fig. 4b).

La imagen pertenece al grupo iconográfico naval de mayor tamaño dentro de las representaciones del yacimiento. En este caso las características que nos llevan a pensar que es una embarcación tipo birreme son la presencia de espolón, que, aunque no sea muy incipiente, está representado en el tajamar de la nave; la forma recta de la proa y la posible presencia de dos filas de gateras en el costado de la embarcación representadas por círculos. Estas características nos hacen pensar que en este caso estamos ante una nave bélica fenicia tipo birreme.

Por último dentro de este grupo naval, destacamos la pieza de terracota localizada en el yacimiento del Cerro de las Balsas en la Albufereta, Alicante, datada en siglo IV o III a.C. (fig. 55) (Ortega Pérez et al., 2003, pág. 147).

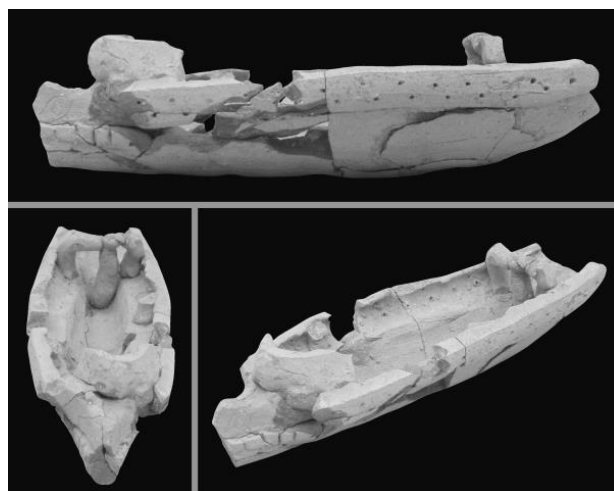


Figura 55: Terracota del Birreme de Cerro de las Balsas (Ortega Pérez et al., 2003, pág. 151, fig. 7).

En esta pieza podemos observar las gateras en los costados de la embarcación para la colocación de los remos, distinguiéndose las dos filas de remos que presenta el barco. Debido a la conservación de la pieza, no se aprecia el espolón, pero puede intuirse en la proa de la nave. En la figura 24 de este trabajo, podemos ver la reconstrucción esquemática que Ortega Pérez et al. (2003, pág. 152) realizaron, viéndose con más claridad características específicas de esta embarcación y en general de las naves birremes.

5.2.2. Soportes.

En este apartado realizaremos una descripción de la variedad de soportes en los que hemos podido ver las diferentes representaciones que hemos seleccionado para el desarrollo de este trabajo. El análisis del soporte de las representaciones es interesante y enriquecedor para realizar interpretaciones más completas de las imágenes, ya que pueden aportar información útil para la realización de esa tarea analítica.

5.2.2.1. Abrigo rocoso.

En comparación con la presencia que tiene este tipo de soporte en la etapa histórica desarrollada anteriormente, continuamos viendo una importante cantidad de representaciones realizadas sobre materiales rocosos como muros o abrigos, por lo que con el paso del tiempo no desaparece este soporte como material para realizar las imágenes y decoraciones propias de las sociedades del momento. Lo que sí podemos apreciar en algunos casos es la aplicación de nuevas técnicas que aportan más detallismo y realismo en las imágenes realizadas sobre este material.

Las representaciones seleccionadas para este trabajo que están reflejadas en este medio son las de Kef el Blida, el Campanario, Laxe Auga dos Cebros, las representaciones de la Baranda, el Cercado y la nave del Barranco de Adonai.

En este caso, también encontramos la mayoría de estas representaciones localizadas en abrigos rocosos probablemente en contexto de sitios de agregación, además de la presencia de una de estas imágenes en una cueva funeraria, similar a lo que podíamos encontrar en época prehistórica sobre este tipo de soporte.

5.2.2.2. Cerámica.

En este caso, encontramos más variedad de piezas con representaciones navales que en época prehistórica, algo que probablemente se deba a los condicionantes de conservación de las cerámicas prehistóricas, que por motivos ambientales o antrópicos son materiales con más dificultad para conservarse. En el caso de la cerámica protohistórica también pueden encontrarse ciertos condicionantes que perjudiquen a la conservación de estas piezas, pero por norma general los vestigios de esta época llegan a nuestros días en mejor estado que las de época prehistórica, dependiendo también el contexto y el yacimiento.

Las piezas cerámicas con representaciones navales que hemos recopilado en este trabajo son la del Río Orontes, la cerámica chipriota, la pieza de Esciros, la vasija del Carambolo junto con los fragmentos del yacimiento de la Casa del Turuñuelo y del centro urbano de Lisboa.

Podemos observar que las técnicas aplicadas en sobre este soporte cerámico empezarían a cambiar un poco, teniendo en cuenta que en época prehistórica la técnica más habitual aplicada sobre este soporte es la incisión, mientras que en esta época podemos ver más cerámicas con representaciones pintadas, en relieve o componiendo la forma de la nave.

5.2.2.3. Terracota.

En el caso de este soporte, debemos comentar que no hemos podido encontrar o recopilar ninguna referencia iconográfica naval de época prehistórica realizada con este material, pudiendo significar que no se hicieron este tipo de elementos hasta la época protohistórica o que no se han conservado.

Este material se consigue a través de la cocción de la arcilla tras haber sido moldeada con la forma deseada. Es un soporte bastante dúctil con el cual pudieron realizar diversas piezas con formas interesantes como son las de Amatunte, la Caleta y la pieza del Cerro de las Balsas.

Destacamos la presencia de piezas con la forma de la embarcación concreta, realizándose así una reproducción naval de las naves de la época, que aportan información de gran utilidad para los estudios de líneas de investigación como la que nos ocupa o similares.

5.2.2.4. Bronce.

La dificultad para realizar piezas sobre este soporte, junto con las técnicas necesarias para conseguir este metal hacen que estas piezas sean únicas para el estudio iconográfico de esta época. Se necesitan una serie de técnicas muy concretas para trabajar el bronce y más teniendo en cuenta los resultados que podemos observar en las dos piezas recogidas en este trabajo, el relieve de Balawat y la embarcación del santuario de Hera Lacinia.

Aunque las técnicas utilizadas en estas dos referencias iconográficas sean diferentes, queda bastante claro que el trabajo del bronce, en manos de una persona probablemente especializada en este tipo de trabajos, puede proporcionar detalles muy específicos y escenas bastante completas para una representación. Además, la perdurabilidad de estas materias es, sin duda, mucho mayor que la que puede aportar soportes como los anteriormente mencionados. Esto, además de los contextos en los que se han encontrado ambas piezas, puede ser reflejo de que nos encontramos con piezas de privilegio, es decir, objetos a los que no todo el mundo podría tener acceso en la época.

5.2.2.5. Piedra.

Hacemos la distinción entre este apartado y el destinado a los abrigos rocosos porque las representaciones que están encuadradas en este apartado están reflejadas sobre piedras con cierto tratamiento previo, es decir, forman parte de la decoración constructiva o en un muro o pared del edificio en cuestión.

Las referencias iconográficas que encontramos recogidas en este trabajo con estas características son las pinturas murales de las tumbas de Kenamon y Nebamun, los bajorrelieves de Khorsabad, de Sidón y del palacio de Sennacherib y los grabados de las estelas del Tofet de Cartago.

Podemos ver una diferencia notoria tanto en tratamiento, como en técnicas y resultados entre las imágenes reflejadas en este soporte y las que están representadas en los abrigos rocosos. Las técnicas aplicadas sobre la piedra para realizar ese tipo de trabajo implican la participación de un especialista en ello, y sin duda, un encargo a manos de una persona con ciertos privilegios, como dejan ver los contextos en los que se encuentran cada una de estas representaciones.

5.2.2.6. Pasta vítrea.

Este tipo de material encuentra sus orígenes y desarrollo en Egipto. Para la obtención del material necesario había que realizar un proceso de molido de cuarzo junto con restos de carbón vegetal, cal u otros materiales hasta llegar a conseguir la pasta con la que se realizaría la pieza en cuestión. Una vez obtenida la forma deseada, la pieza se horneaba y tras el proceso de cocción se le aplicaba una capa de vidriado, normalmente de color azul o verde, realizado con los mismos materiales.

La pieza que hemos podido recopilar que presenta la imagen de una embarcación protohistórica es el sello de la Cueva de Gorham, que concretamente habíamos comentado que contaba con un carácter orientalizante en lo que respecta a la representación. Teniendo en cuenta también el material del que está hecho el objeto, no es descabellado volver a afirmar que esta pieza perteneció a los primeros siglos de ocupación de la cueva.

5.2.2.7. Marfil.

En el caso de este soporte, debemos tener en cuenta varios factores. En primer lugar, la obtención de este material. Es bien sabido que las sociedades fenicias eran comerciantes de marfil y que llevaban a cabo trabajos y objetos con este material, como podemos observar en el pecio de Bajo de la Campana (Murcia), en el que dentro del cargamento de la embarcación se pudieron encontrar diversas piezas de marfil, algunas con grafitos del alfabeto fenicio (Mauro, 2014a). El marfil obtenido por estas sociedades era adquirido a través de la caza de grandes animales, esto indica que es un material escaso y difícil de conseguir, lo que puede indicarnos el valor que podía tener este material.

En segundo lugar, este material no es fácil de trabajar, debe pasar por manos expertas y con técnicas y herramientas adaptadas para este tipo de trabajo, por lo que queda claro que los objetos realizados con este tipo de material son de un gran valor y para personas que tengan opciones de acceder a estos.

Por último, la decoración y el trabajo que, en concreto, se realizó en las paredes de la caja de marfil de la Casa del Turuñuelo, que aporta información sobre el detalle, cuidado e interés que se ha invertido en esta pieza en concreto. Es, sin duda, una pieza única y destacable dentro de las referencias iconográficas navales de esta época.

5.2.3. Técnicas.

En este apartado realizaremos una descripción de las diferentes técnicas aplicadas para la realización de las imágenes recopiladas de este trabajo. Al igual que el estudio de los soportes, analizar las técnicas con las que han sido realizadas las imágenes puede aportarnos información metodológica sobre la iconografía de época fenicia.

5.2.3.1. Pintado.

Esta técnica va a ser similar y heredera a la aplicada para la realización de pinturas en época prehistórica. El proceso de obtención de pinturas y los materiales necesarios para ello probablemente fue cambiando con el paso del tiempo, no obstante, no puede decirse que haya grandes diferencias entre ambas épocas en este aspecto.

Lo que si podemos destacar es que hay una gran diferencia dependiendo del contexto de la pintura. Entre las referencias iconográficas realizadas con esta técnica encontramos las de las tumbas de Kenamon y Nebamun, las piezas cerámicas del Río Orontes, Chipre y Esciros y la pintura rupestre de Kef el Blida.

Las representaciones que encontramos en las dos tumbas del conjunto funerario de Tebas no van a tener nada que ver con las demás representaciones. Las técnicas de las tumbas de Tebas van a ser más refinadas y detalladas, pudiendo significar que las técnicas aplicadas en esta zona eran más prácticas que las que podían usar en las zonas correspondientes a las demás representaciones. Esto puede ser un indicador de la posición social de las personas que encargaron dichas decoraciones murales en las tumbas.

5.2.3.2. Forma dada precocción.

Dentro de este grupo tecnológico debemos hacer mención a las piezas realizadas en terracota, ya que son las que antes de su proceso de cocción se les dio la forma concreta, en estos casos, de embarcaciones, creándose así unas reproducciones 3D en terracota muy valiosas para los estudios iconográficos y sobre la arquitectura naval de esta época.

En este trabajo hemos recopilado tres piezas con estas características, siendo la pieza de Amatunte, la del Carambolo y la del Cero de las Balsas. Estas piezas van a ser fundamentales dentro de los estudios iconográficos de arquitectura naval, debido a las

características específicas que presentan, por ejemplo, la bodega de los barcos tipo *gaulós*, las características navales de embarcaciones tipo *hippós* y naves de guerra fenicia.

5.2.3.3. Relieve.

En este apartado dedicado a la técnica del relieve debemos hacer una división entre relieves realizados a través de un molde o el tallado. En el primero de los casos, a través de un molde realizado con anterioridad en el que se encuentra la representación en negativo, se presiona contra el material donde se quiere dejar plasmada la imagen, hasta que ese negativo quede relleno por el soporte en cuestión, quedando así la imagen en relieve. Para realizar esta técnica de esta manera el soporte debe ser dúctil, como arcilla o metales fundidos o candelantes.

En el caso de los relieves realizados con tallado, las imágenes se realizan sobre un soporte rígido, que, a través de unas herramientas específicas, van retirando material hasta dejar en positivo la representación.

Las representaciones iconográficas recogidas en este trabajo que obtienen sus imágenes en relieve a través del moldeado son la placa de Balawat, el sello de la Cueva de Gorham, la terracota de la Caleta, la cerámica de la Casa del Turuñuelo y la moneda de Biblos.

Por otro lado, las imágenes con relieve obtenidas a través del tallado son los bajorrelieves en roca de Khorsabad, Sidón y el palacio de Sennacherib.

5.2.3.4. Incisión.

Esta técnica utilizada desde época prehistórica prevalece con el paso del tiempo, llegando hasta la época protohistórica. Como mencionamos con anterioridad, este método se lleva a cabo a través de un utensilio punzante y el empleo de fuerza sobre el soporte elegido para realizar la imagen que quiere representarse.

En este trabajo hemos recopilado tres referencias iconográficas con esta técnica, las placas de marfil de la Casa del Turuñuelo, la representación de la nave de juncos de la Baranda y el fragmento cerámico del centro urbano de Lisboa.

Destacamos las placas de la Casa del Turuñuelo entre las representaciones nombradas, ya que muestra señales de un trabajo mucho más cuidadoso y detallista que el que puede observarse en las otras piezas. Como hemos comentado con anterioridad, esta pieza es un objeto de prestigio y privilegio, por lo tanto, sus características van a estar más cuidadas que las de los otros objetos.

5.2.3.5. Grabado.

Hemos visto que la técnica del grabado se realiza normalmente sobre un soporte rocoso a través del uso de utensilios puntiagudos, aplicando la fuerza hasta dejar grabada la imagen. Aunque esta técnica sea similar a la aplicación de incisiones, vemos diferencias entre ambas, en primer lugar, la técnica de la incisión se utiliza sobre más diversidad de soportes que el grabado, como hemos comentado, se suele encontrar sobre abrigos rocosos o paneles de piedra; y en segundo lugar, la técnica de incisión es algo más refinada que la del grabado, ya que el tamaño de las marcas que se deben hacer son de un tamaño más reducido, por lo que es un trabajo más cuidadoso que el grabado, siendo en este caso un trabajo más robusto.

El grabado también es otra de las técnicas que perdura desde la época prehistórica hasta la protohistórica, como podemos ver en las representaciones del Campanario, Laxe Auga dos Cebros, los *hippoi* de la Baranda, el grabado del Cercado, la representación del Barranco de Adonai y las naves de las estelas del Tofet de Cartago.

5.2.3.6. Esculpido.

En este apartado hemos querido reflejar la técnica que se utilizó para realizar la pieza de bronce encontrada en el santuario de Hera Lacinia. El material son finas capas de bronce, por lo que, a través del esculpido, probablemente acompañado del uso de fuego, se produjo el proceso de formación de dicha pieza.

Esta técnica indica un manejo de muchos conocimientos, no solo de técnicas iconográficas, ya que primeramente el escultor debía conocer la embarcación, las técnicas para moldear el bronce, el trato con metales, el uso de fuego para moldear la pieza, etc.

Es otra de las piezas que nos dan indicios de privilegio, teniendo en cuenta el contexto en el que se encontró el objeto, el proceso de obtención de los materiales necesarios para llevar a cabo la creación de este y los trabajos y técnicas aplicados para la obtención de la pieza.

5.2.4. Representaciones.

Aquí vamos a detenernos en realizar descripciones específicas sobre las diversas representaciones y las escenas que hemos recopilado y desarrollado a lo largo de esta investigación, realizando una división a partir de las diferentes escenas u objetos que se reflejen en las imágenes.

5.2.4.1. Las embarcaciones.

Dentro de la selección iconográfica que recoge este estudio, la mayor parte de las imágenes son representaciones de las naves y sus características. A través de los detalles aportados en las fuentes iconográficas recopiladas hemos podido realizar las divisiones por tipología naval.

En este apartado donde vamos a tratar las referencias iconográficas que tienen como representación la embarcación vamos a realizar una división por tipología. En primer lugar, como representación de las embarcaciones las embarcaciones construidas a través de la unión de juncos o troncos de madera destacamos la terracota de la Caleta, las dos representaciones de la Casa del Turuñuelo y el grabado de la nave de juncos de la Baranda (fig. 56).

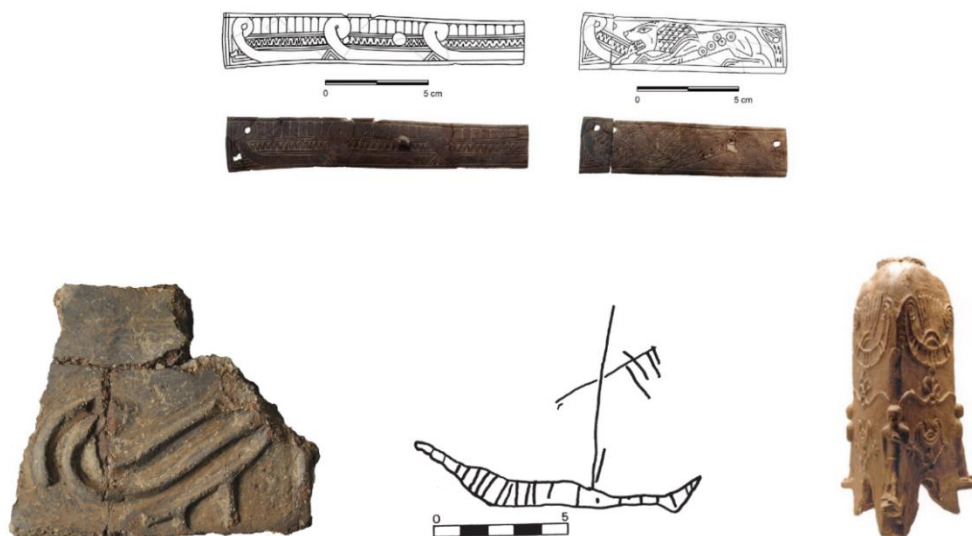


Figura 56: Embarcaciones de juncos protohistóricas (a partir de Castellano Higuera-Milena & Sáez Romero, 2018, pág. 85, fig. 4.3; Rodríguez Gonzáles & García Cardiel, 2020, págs. 9 y 11, figs. 4 y 6 y Mederos Martín & Escribano Cobos, 2008, pág. 73, fig. 20).

Las imágenes recopiladas sobre embarcaciones tipo *gaulós* son las de la tumba de Nebamun, Río Orontes, la terracota de Amatunte, la embarcación del santuario de Hera Lacinia y los *gaulós* del Tofet de Cartago (fig. 57).

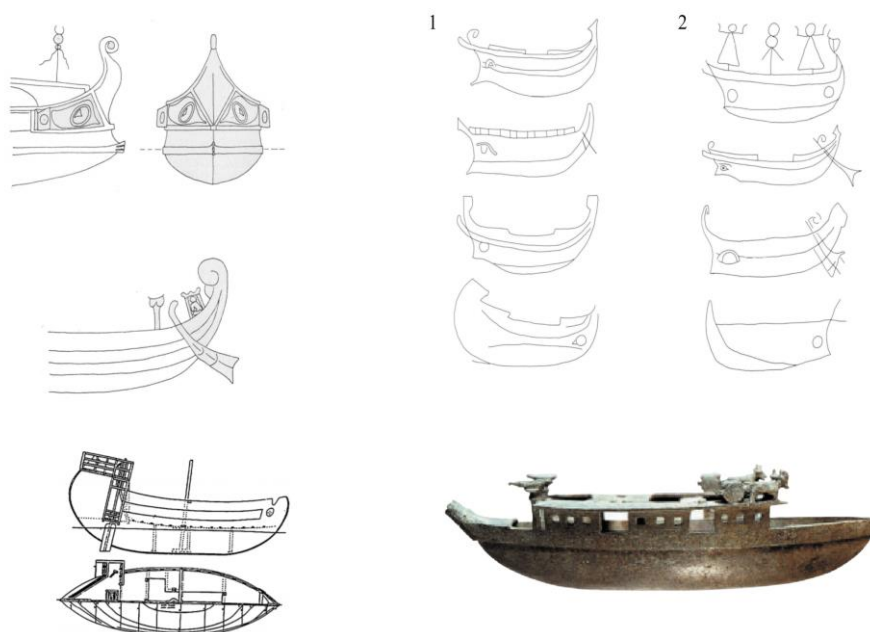


Figura 57: Algunas representaciones de las embarcaciones tipo *gaulós* (a partir de Guerrero Ayuso, 1998, pág. 166, fig. 7c; Guerrero Ayuso, 2004; Bartoloni, 1977, págs. 160 y 161, figs. 3a, 3b y 4c y Bartoloni, 1979, págs. 198 y 199, tablas LX y LXI).

Las representaciones de embarcaciones tipo *hippós* son las de Esciros, el Carambolo, el Campanario, el grabado del Barranco de Adonai y el *hippós* de la estela del Tofet de Cartago; y las imágenes que reflejan las naves bélicas fenicias son las de la moneda de Biblos, la embarcación del Cerro de las Balsas junto con otra de las representaciones de las estelas del Tofet (fig 58).

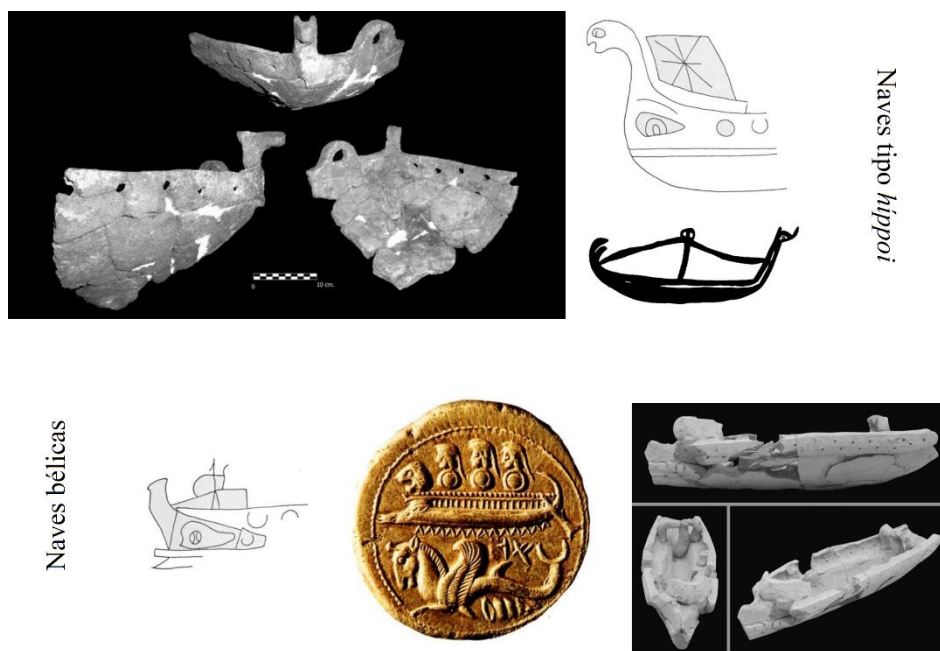


Figura 58: Algunas embarcaciones tipo *hippoi* junto con representaciones de los birremes fenicios (a partir de Guerrero Ayuso & Escacena Carrasco, 2008, pág. 243, fig. 3; Guerrero Ayuso, 1998, pág. 169, fig. 12; Bartoloni, 1977, pág. 161, fig. 4ª; Bartoloni, 1977, pág. 161, fig. 4b; Bartoloni, 1988, pág. 72 y Ortega Pérez et al., 2003, pág. 151, fig. 7).

Debemos mencionar que de estas representaciones no podemos obtener más información debido a que en la escena no hay muchos más elementos que puedan decirnos si la embarcación podía encontrarse navegando o no o las actividades que estaban desempeñando los navegantes de dichas naves.

5.2.4.2. Escena de comercio o transporte de objetos.

Entre las referencias iconográficas que hemos recopilado en este estudio encontramos algunas en las que se representan escenas de comercio o transporte de materiales. Aquí debemos destacar las representaciones de la tumba de Kenamon, la imagen de la cerámica de Chipre, el bajorrelieve de Balawat y la imagen de Khorsabad.

En el caso de la tumba de Kenamon observamos que en la imagen se representan una sucesión de embarcaciones comerciales tipo *gaulós* en las que hay presencia de

tripulación y materiales para el comercio, como podemos ver en la representación de las ánforas. Algo destacable dentro de esta representación es la diferencia de tamaño y detallismo entre algunos tripulantes de la embarcación. Si nos fijamos en la imagen podemos observar que hay ciertos tripulantes representados en menor tamaño que otros, y que constan con menos detalles representativos que los de mayor tamaño. Esto podría ser un indicador de diferencia social, representando a los esclavos o trabajadores las imágenes antropomórficas menores, y las mayores a los capitanes o personas con rango. Otro detalle que destacar es el objeto que tiene uno de los tripulantes de mayor tamaño en sus manos, pudiendo ser un objeto para realizar labores de orientación. Además, hay que destacar la presencia de un ave en la escena, pudiendo también representar el método de orientación a través del uso de aves.

Por otro lado, encontramos la imagen de la cerámica chipriota, donde también se representa una embarcación tipo *gaulós* en la que hay presencia tanto de tripulación como de ánforas dentro de la nave. Podemos decir que la nave estaría a punto de fondear, ya que el tripulante que se encuentra en la proa de la embarcación está en posición de lanzar lo que parece ser el ancla.

En la imagen de Balawat podemos ver una sucesión de embarcaciones ligeras tipo *híppoi* que están transportando ciertos materiales que han sido recogidos de lo que parece ser una ciudad fortificada. En este caso podemos apreciar un convoy de embarcaciones ligeras que realizan actividades comerciales.

Por último, en la escena que se representa en el bajorrelieve de Khorsabad puede verse una escena parecida a la anterior, una sucesión de embarcaciones tipo *híppoi* que transportan lo que parece ser troncos. Otro ejemplo de la práctica de actividades comerciales en embarcaciones tipo *híppoi*.

5.2.4.3. Escena funeraria.

Para la representación de una escena funeraria encontramos la imagen representada en la pintura rupestre de Kef el Blida. Según Guerrero Ayuso (1998, pág. 181) esta embarcación no se encuentra en movimiento, esto lo defiende comentando que la distribución de la tripulación está de manera estática, realizando un ritual funerario. La representación de lo que parece ser un grupo militar, sería en realidad parte del funeral

que se está desempeñando en la imagen, donde podría verse una figura antropomórfica cayendo por la proa de la embarcación, simbolizando al fallecido. En este caso, encontraríamos la representación de una embarcación tipo *híppoi* con funcionalidad ritual funerario, algo que puede indicarnos la práctica de funerales marítimos en la época.

5.2.4.4. Divinidades junto a embarcaciones.

Aquí debemos mencionar la pieza de la cueva de Gorham como principal imagen con este tipo de representación. Como mencionamos con anterioridad, se ha interpretado la figura antropomórfica que sujeta la embarcación de papiro como el dios egipcio Sebekh, deducción que se ha apoyado en el carácter orientalizante de la pieza, tanto por el método representativo, por su iconografía y por el material que forma la pieza. En este caso, y teniendo en cuenta que la representación es de una divinidad, la embarcación se encuentra en un contexto sagrado o mitológico. También hay que mencionar que las embarcaciones de papiro estaban destinadas para las rutas fluviales, es decir, podían frecuentar rutas por el río Nilo, esto podría indicarnos que la imagen de la nave sea una manera de representar la influencia e importancia de la figura del río y las rutas fluviales a través de esta representación.

5.2.4.5. Episodios mitológicos.

La imagen que podría estar simbolizando una escena mitológica es la que encontramos representada en las placas de marfil de la Casa del Turuñuelo. El escritor romano Macrobius en su obra *Saturnalia* comenta el ataque naval del rey ibérico Terón que lanza contra la ciudad de Gadir. Este ataque se ve diezmado cuando las embarcaciones del rey son sorprendidas por los leones, comúnmente representados en las embarcaciones gaditanas, destruyendo la flota y acabando así con el ataque. Autores como Rodríguez González y García Cardiel (2020, págs. 8 y 9) argumentan que esta pieza tan interesante está representando este episodio mitológico de confrontación naval.

5.2.4.6. Escenas de navegación y su entorno.

En este apartado podemos agrupar tres representaciones descritas en este trabajo, en primer lugar, la imagen de Laxe Auga dos Cebros, la representación de Sidón y por último el bajorrelieve del palacio de Sennacherib.

En la imagen de Laxe Auga dos Cebros puede verse la representación de una manada de ciervos direccionados hacia el SE, a excepción de uno de ellos que estaría mirando hacia el NO. La localización del barco bajo la manada, e incluso coincidiendo el mástil de la embarcación con el vientre de uno de los ciervos representados, podrían indicar que los ciervos estaban ocupando la parte superior de la costa mientras que el barco estaría navegando por el litoral, dirección S. La zona en la que están localizados dichos grabados coincidiría con la posibilidad de que la embarcación estuviera navegando en una zona inferior al territorio ocupado por los ciervos, concretamente en las aguas del riachuelo situado en las proximidades (Mederos Martín, 2019, pág. 27). Esto significaría que la escena de Laxe Auga dos Cebros es una representación del paisaje de la zona en un momento concreto en el que esa embarcación navegaba los alrededores.

El bajorrelieve de Sidón puede apreciarse con más facilidad que la embarcación se encuentra en navegación, ya que puede verse por la forma en la que está representada la vela que está siendo propulsada por el viento, además de la representación bastante detallada del agua debajo de la nave, que le otorga movimiento a la escena.

Por último, en el bajorrelieve del palacio de Sennacherib también se intuye que la embarcación se encuentra en movimiento, teniendo en cuenta la presencia de la fila de remeros que pueden divisarse en la escena, que están empleando la fuerza para servir de propulsión a esta embarcación bélica.

5.2.5. Contexto.

Como hemos podido ver en el análisis de contexto de la parte correspondiente a las representaciones de época prehistórica, el análisis del contexto donde han sido halladas las piezas puede aportar mucha información para la realización de una interpretación más detallada de las imágenes y las representaciones de los objetos en cuestión, por lo que vemos totalmente necesario realizar un estudio sobre los diversos contextos para recopilar

toda la información posible, sobre todo para las representaciones que no aportan mucha información solo con la figura representativa.

5.2.5.1. Ámbito funerario.

El contexto funerario es muy importante para comprender las referencias iconográficas dentro de este ámbito, ya que no solo hay que interpretarlas a través de la escena que representen sino también el contexto en el que han sido reflejadas, ya que no tiene por qué tener nada que ver el análisis de la escena de la imagen concreta con el porqué de su existencia en el contexto realizado, como es el caso de las imágenes que vamos a mencionar, puesto que ninguna referencia iconográfica de este apartado tiene motivos funerarios dentro de la representación.

En primer lugar, debemos mencionar la imagen de la placa de bronce del conjunto funerario de Balawat. El contexto en el que se encuentra esta representación es un contexto funerario, aunque la imagen represente una escena de comercio o transporte de bienes, como hemos comentado con anterioridad. Esto puede significar que dentro de este escenario fúnebre la persona que está enterrada probablemente tuvo algún tipo de vínculo con el comercio marítimo de la zona, por lo tanto, como motivo decorativo y conmemorativo de ese aspecto de la vida del difunto se realizó este relieve en bronce.

Por otro lado, también tenemos que hablar sobre la representación de Kef el Blida. En este caso sí encontramos una representación de un funeral marítimo dentro de un ámbito fúnebre, ya que esta pieza fue hallada en la cueva fúnebre de Kef el Blida. En este caso, tanto escena como ámbito coinciden en simbolismo, aunque nos indican tipos diferentes de rituales fúnebres, dando indicios de la existencia de diferentes tipos de enterramientos.

Otra representación que debemos destacar en este apartado es la nave representada en la urna funeraria del Río Orontes. Este es otro caso de una representación naval sin contexto fúnebre en la escena pero que sí se encuentra en este ámbito. Un motivo naval en este tipo de objetos fúnebres realizados para el difunto probablemente nos esté indicando una conexión entre el fallecido y el ámbito y las actividades marítimas.

Por último, debemos destacar las representaciones encontradas en el conjunto funerario de Tebas, las embarcaciones localizadas en la tumba de Kenamon y Nebamun. Aunque los motivos y las imágenes no estén representadas de la misma forma, incluso la

conservación sea diferente en ambos casos, de nuevo encontramos representaciones navales dentro de este ámbito que no representan motivos fúnebres. En el caso de la nave de Nebamun, y como hemos comentado en el apartado donde tratamos las representaciones, se trata de una representación de un barco tipo *gaulós* que cuenta con cierta tripulación. Este tipo de motivos en contextos fúnebres pueden representar, como hemos comentado en el caso del relieve de Balawat, que la persona que yace en esa tumba se dedicara en vida a las actividades marítimas. El caso de la tumba de Kenamon es similar, solo que la escena sí es más específica y muestra una escena de comercio, lo que puede darnos algún indicio más claro sobre las posibles actividades que realizaba el difunto en vida.

5.2.5.2. Ámbito sagrado.

El contexto sagrado está determinado por lugares donde se ha podido demostrar la práctica o utilidad del yacimiento como lugar de culto o ritual. En este caso, encontramos cuatro yacimientos interpretados como tales lugares, el Carambolo, el santuario de Hera Lacinia, la Punta del Nao de la Caleta y el Tofet de Cartago.

Autores como Guerrero Ayuso y Escacena Carrasco (2008, pág. 240) interpretan el yacimiento del Carambolo como zona sagrada con una serie de sucesión de santuarios a lo largo de los siglos, en el caso de la pieza que nos ocupa, pertenecería al Santuario IV, datado en el siglo VIII a.C. Además de esto, debemos señalar que no es una representación más entre toda la selección, es una de las pocas reconstrucciones navales de embarcaciones que hemos desarrollado en este trabajo, es decir, es una pieza destacable dentro de las referencias iconográficas. La presencia de representaciones navales tan específicas en contextos sagrados como es el caso de esta pieza podría indicar un posible carácter sagrado en referencia a la figura de la embarcación y del mar en general.

El caso del navío del santuario de Hera Lacinia es similar, incluso algo más destacable por los materiales con los que se ha realizado la pieza, como comentamos en el apartado de soportes de este trabajo con respecto a este objeto. En este caso, el uso que pudieron darle a la reconstrucción en bronce de la embarcación tipo *gaulós* pudo ser como incensario o lámpara. Teniendo en cuenta todo esto, pensamos que la presencia de

representaciones navales en santuarios puede estar indicándonos un posible ámbito sagrado hacia las naves y el ámbito naval.

La terracota de la Punta del Nao es una pieza localizada a través de la realización de trabajos subacuáticos en la zona, donde se han encontrado diversos vestigios que muestran la presencia de los pueblos fenicios por la zona desde y durante el I milenio a.C. (Castellano Higuera-Milena & Sáez Romero, 2018, pág. 82).

La presencia de este tipo de vestigios vinculados a los actos votivos y rituales hacen que surja la hipótesis sobre la presencia de un santuario fenicio en la Punta del Nao, desde el que se realizarían ofrendas a deidades marinas, arrojando los objetos al agua (Gómez Muñoz, 2018, pág. 130). Otra posibilidad es que los depósitos del propio templo se hundieran en el mar, creándose una acumulación de este tipo de objetos por la zona.

Las representaciones de las estelas halladas en el Tofet de Cartago se encuentran en un contexto sagrado, ya que es una zona dedicada a deidades propias de la cultura fenicia tales como Tanit y Baal, siendo interpretada como zona-santuario. Aunque el lugar tenga diferentes niveles de ocupación, incluyendo la presencia de zona de necrópolis, el sitio está asociado a un santuario fenicio-púnico de gran importancia en su época (Bartoloni, 2015).

5.2.5.3. Zona de ocupación o ritual.

En este apartado hemos querido agrupar aquellas representaciones que han sido halladas en contextos de asentamientos o en puntos de agregación, como explicamos en la parte dedicada a época prehistórica.

Las representaciones que han sido halladas en contextos de ocupación, es decir, de zonas donde los pueblos fenicios se han asentado o han mantenido contacto con las zonas autóctonas, serían la terracota de Amatunte, la cerámica chipriota, la jarra de estribo de Esciros, el sello de pasta vítrea de la cueva de Gorham, las piezas de la Casa del Turuñuelo, el fragmento de cerámica del centro urbano de Lisboa, la moneda de plata de Biblos y la embarcación del Cerro de las Balsas. Cada uno de dichos yacimientos o lugares han presentado suficientes indicios y vestigios materiales como para asegurar la

presencia de los pueblos fenicios en las zonas, además de demostrar que eran asentamientos de habitación de las sociedades del momento.

En el caso de los lugares rituales, debemos comentar que por las características de estos sitios podrían ser la siguiente etapa en la evolución de los sitios de agregación propios de la época prehistórica, lugares en los que los pueblos de la zona se reúnen para realizar diferentes rituales y/o intercambios, además de la práctica de la endogamia, en el caso de la época prehistórica. En esta etapa no podemos asegurar que estas prácticas sean similares a las que se practicaba antes de la llegada de los fenicios, no obstante, la existencia de continuación de registros iconográficos en una serie de abrigos rocosos refleja un transcurso de las prácticas artísticas en este tipo de soporte. Dentro de la selección iconográfica de este trabajo podemos señalar una serie de imágenes reflejadas en este ámbito como son la representación del Campanario, Laxe Auga dos Cebros, las embarcaciones de La Baranda, el Cercado y la nave del Barranco de Adonai. Con lo que respecta a las características iconográficas, podemos apreciar que en comparación a las imágenes representadas en este mismo soporte en época prehistórica no han cambiado mucho, siendo bastante similares iconográficamente, algo que podría decirnos que las técnicas aplicadas para las representaciones sobre este soporte apenas cambiaron con el paso del tiempo.

5.2.5.4. Decoración constructiva.

Encontramos algunas de las representaciones mencionadas en este estudio plasmadas en material constructivo de edificios con cierto carácter monumental. Estas imágenes servirán como decoración para dichos edificios y lo interesante es que el motivo elegido sea la representación de embarcaciones y ámbito naval, algo que podría reflejar cierta conexión entre el dueño del edificio y el ámbito marítimo, similar al caso del contexto funerario, pero, en este caso, en vida.

Las imágenes que están representadas en materiales constructivos son las del palacio de Sargon en Khorsabad, el bajorrelieve de Sidón y el del palacio de Sennacherib. Como podemos observar, se tratan de construcciones palaciegas o grandes edificios monumentales, algo que solo una persona con alta posición podría permitirse. El hecho de que en estos edificios existan representaciones de escenas navales y embarcaciones pueden indicarnos una relación del ámbito marítimo con el dueño del edificio, pudiendo

crear su fortuna a través del comercio o participando en dichas actividades marítimas. En el caso del bajorrelieve de Sennacherib podría indicarnos otro tipo de actividad marítima, ya que la representación que encontramos en ese palacio es de una batalla naval, pudiendo reflejar quizás la participación del dueño del palacio en alguna batalla naval destacable.

6. Fuentes arqueológicas navales de época protohistórica.

A diferencia de los vestigios y restos arqueológicos navales que han llegado hasta nuestros días propios de época prehistórica, sí se han conservado ciertos restos de construcción naval de embarcaciones propias de época protohistórica. Estos restos arquitectónicos van a ser claves para los estudios metodológicos de construcción naval, junto con la información que puede aportar los análisis de las fuentes iconográficas.

Primeramente, debemos destacar el pecio de Uluburun localizado en la costa sudoeste de Turquía y datado a principios del siglo XIII a.C., siendo el antecedente más importante y simbólico de los pecios encuadrados en época fenicio-púnica (Gestoso Singer, 2007). Es una embarcación sirio-cannanea con tipología naval propia de una nave mercante que tenía entre su cargamento objetos como marfil, pasta vítrea, lingotes de cobre y estaño, huevos de avestruz, etc. (De Juan Fuertes, 2017, pág. 65), es decir, un cargamento de objetos con un valor considerable para las sociedades del Oriente mediterráneo. A través de los estudios arquitectónicos de un fragmento del casco de esta embarcación que se había conservado pudo demostrarse que la nave tenía unos 15 metros de eslora, además de que se utilizó la técnica de unión de tracas por mortajas, espigas y clavijas para la construcción del casco, técnica que desarrollaran y transmitirán los pueblos fenicios por todo el Mediterráneo (De Juan Fuertes, 2017, pág. 63-68).

Otro pecio con características y cronología similar al de Uluburun es el que encontramos en el Cabo Gelidonya, localizado en el golfo de Finike en Turquía y datado a finales del siglo XIII o principios del XII a.C. (Gestoso Singer, 2011, pág. 76). Esta embarcación de procedencia chipriota o siriopalestina (Bass, 1961) presenta una tipología similar a la de la embarcación del pecio de Uluburun, aunque con un tamaño algo más reducido. El cargamento de esta embarcación estaba compuesto, en su mayoría, por objetos de bronce, lo que podría indicar una actividad comercial de metales (Gestoso Singer, 2011, pág. 77). Aunque la arquitectura naval conservada en este pecio sea muy escasa, con los restos

adquiridos se han podido realizar estudios sobre la construcción naval de la embarcación donde pudo demostrarse la presencia de la misma técnica de unión de tracas que se utiliza en la embarcación de Uluburun, es decir la *punicana coagmenta*. Estas dos embarcaciones serán las antecesoras de toda una continuación metodológica desarrollada por los pueblos fenicios.

Entre los pecios de época fenicio-púnica con presencia de arquitectura naval debemos destacar las embarcaciones de Mazarrón 1 y 2. Dichos barcos datados en el siglo VII a.C. y localizados en las cercanías de la Playa de la Isla, en Murcia, son las embarcaciones que Pomey (2010) incluye dentro de la familia constructiva ibérica de influencia fenicio-púnica. Ambas embarcaciones cuentan con una eslora de tamaño reducido, de unos 8 metros de largo, esto junto a las características que presenta el casco, puede indicar que se trata de embarcaciones ligeras tipo *hippoi* (Mauro, 2014a). Estas embarcaciones son importantes para el estudio arquitectónico naval ibérico de la época ya que dentro de su arquitectura naval, además de utilizar la *punicana coagmenta* como método de unión de las tracas, usa unas ligaduras internas en forma de x, además de distribuir las clavijas a tresbolillo, este nuevo método resultante en la Península ibérica es lo que Pomey (2010) bautiza como familia constructiva ibérica de influencia fenicio-púnica, siendo Mazarrón 1 y 2 las primeras naves conservadas que presentan esta tipología naval.

Otra embarcación que pertenecería a esta familia constructiva ibérica sería el barco hallado en el pecio de Binissafúller, en Menorca, datado en el siglo IV a.C. (Aguelo Mas et al., 2013, pág. 70). Los estudios sobre la arquitectura naval de dicho barco muestran que la eslora tendría uno 13 metros de largo. Contaba con una carga de ánforas dedicadas al transporte de vino, lo que podría indicar un uso comercial de la embarcación (Aguelo Mas et al., 2013, pág. 75). Los restos constructivos que se han conservado de esta embarcación muestran una metodología similar a la que presentan las naves de Mazarrón, reflejándose la posibilidad de que ambos pecios tengan un mismo origen y método constructivo (De Juan Fuertes, 2017, pág. 75).

El último pecio que vamos a destacar en este apartado que también pertenece a la familia constructiva ibérica de influencia fenicio-púnica es la embarcación del pecio Golo, datado por Pomey (2012) en el siglo VII-VI a.C. y por De Juan Fuertes (2017, pág. 72) en el siglo V a.C. En nuestra opinión, estamos de acuerdo con la cronología que aporta De Juan

Fuertes (2017) por cuestiones arquitectónicas, ya que si esta embarcación presenta un desarrollo de las técnicas constructivas de la familia ibérica fenicio-púnica con algunas características más evolucionadas, no puede tener una cronología coetánea o algo anterior que la que presenta Mazarrón. Se trata de una embarcación con uno 14 metros de eslora que podría haber sido utilizada con fines mercantiles (De Juan Fuertes, 2017, pág. 72).

Hay constancia de la presencia de más pecios con cronología de época protohistórica en la zona del Mediterráneo, pero, por motivos de conservación o porque aún no han sido hallados, no presentan arquitectura naval que pueda ayudarnos en los estudios de esta línea de investigación pero que aun así son muy importantes para la comprensión y acercamiento de esta etapa histórica, entre ellos podemos mencionar el pecio de Bajo de la Campana, Tanit y Elisa, etc.

7. Recapitulaciones y conclusiones.

Al inicio de este estudio, comenzamos a preguntarnos ciertas cuestiones que quisimos responder tras la investigación que acabamos de realizar. Nos planteamos en un primer momento la posibilidad de que las representaciones de naves indicaban un carácter sagrado hacia estas figuras independientemente de si pertenecían a época prehistórica o protohistórica, algo que tras el estudio de los diferentes aspectos de la selección iconográfica que hemos realizado podemos negar rotundamente, al menos en todas sus vertientes. La embarcación como tal no es representada, en todos los ámbitos, como una figura sagrada, hemos podido ver que sí hay ciertos casos en los que las embarcaciones podrían estar vinculadas a figuras sagradas, mitos o dioses, pero no quiere decir que la figura naval en sí fuera considerada sagrada. Tras haber visto la diversidad de contextos y ámbitos en los que se han representado las embarcaciones de cada época, llegamos a la conclusión de que es fruto de la práctica de actividades marítimas y el contacto estrecho con el mar lo que impulsó a estas sociedades a representar este tipo de motivos navales.

Por otro lado, también quisimos comprobar la posibilidad de que existieran conjuntos iconográficos con caracteres estilísticos similares, existiendo de esta manera una especie de familias iconográficas. En este sentido, podemos afirmar que la familia iconográfica más clara está formada por las representaciones con carácter orientalizante propias de época protohistórica, como las representaciones de las tumbas de Kenamon, Nebamun, el

relieve en bronce de Balawat y el de Khorsabad, el sello de pasta vítrea de la cueva de Gorham, la pieza de terracota de la Caleta, la moneda de plata de Biblos, y los bajorrelieves de Sidón y del palacio de Sennacherib. En estas representaciones vemos un claro estilismo común propio de la zona de procedencia, con unos motivos más orientales, pudiéndose hablar de una zona de influencia iconográfica de carácter oriental.

En cambio, si observamos las demás representaciones, no podemos asegurar la presencia de caracteres similares tan claros como podemos verlo en la zona de influencia iconográfica que hemos mencionado con anterioridad. Si podemos ver similitudes, por ejemplo, entre las representaciones prehistóricas del cuenco cerámico de los Millares, las embarcaciones de la Cueva de la Pileta y la nave representada en la pieza cerámica de la Cueva de la Murcielaguina, siendo incluso representaciones de la misma tipología naval, es decir, de embarcaciones realizadas con juncos. Además, los yacimientos se encuentran todos en la mitad Este del mediodía peninsular, pudiendo reflejar una posible zona de influencia iconográfica prehistórica en lo referente a las representaciones de embarcaciones de juncos.

Otra cuestión que decidimos investigar fue si con la llegada de las poblaciones fenicias y el contacto con su cultura y tecnología el concepto que se tenía de la figura de la embarcación cambia, pudiendo adquirir un carácter quizás más sagrado o ritual. En este caso, y viendo los diferentes contextos en los que hemos podido encontrar representadas las embarcaciones de época prehistórica, la respuesta es negativa. Desde antes de los primeros contactos con los pueblos de oriente la figura de la embarcación se utilizaba probablemente en ciertos rituales, como hemos podido ver. Esto junto con el hecho de la posibilidad de ciertas creencias religiosas que pudieran estar relacionadas con naves, hace que el carácter sagrado de la figura naval pudo existir en el Occidente mediterráneo mucho antes de los primeros contactos con los fenicios.

Además de esto, quisimos ver hasta qué punto influyó los primeros contactos con las sociedades orientales en el ámbito iconográfico, algo que por supuesto cambia el panorama por completo. Ya la sola presencia de dichos pueblos en el occidente deja vestigios que iconográficamente alteran todo el panorama que hasta ese momento se había recopilado. Además, con el paso del tiempo y con los comienzos de los asentamientos fenicios, ese proceso de adaptación se produce de manera que la influencia oriental cala

en la iconografía autóctona y el carácter orientalizante, con el paso del tiempo, va degradándose, creándose así un nuevo modelo iconográfico de adaptación cultural, similar al caso de la construcción naval y su adaptación ibérica.

También quisimos comprobar la posibilidad de que existieran ciertas representaciones que reflejaran esa misma construcción naval propia de la familia constructiva ibérica de influencia fenicio-púnica, tarea que es bastante difícil de comprobar ya que las interpretaciones de las naves reflejadas en la iconografía cambian según el ojo que las esté viendo. No obstante, autores de renombre como Guerrero Ayuso y Escacena Carrasco sí interpretan dos representaciones de las que hemos recopilado aquí como embarcaciones propias de esta familia constructiva, siendo la imagen del Barranco de Adonai y la pieza del Carambolo.

En el primero de los casos, Guerrero Ayuso (2008, pág. 112) asegura que esas marcas en X que se representan en el casco de la embarcación son varillas que refuerzan el casco de la nave. En nuestra opinión pensamos que este tipo de motivo en X que no ha aparecido antes podría representar las ligaduras en forma de X propia de la construcción ibérica fenicio-púnica de las naves ligeras tipo *hippoi*, hipótesis que se sustenta en la cronología que se le ha dado a la representación, ya que coincide en el tiempo con la existencia de este tipo de barcos, además de presentar elementos característicos que permite que sea interpretado como una embarcación tipo *hippós*, pudiendo ser una posible representación iconográfica de esta familia constructiva resultante en la Península Ibérica.

En el segundo caso, la interpretación de Guerrero Ayuso y Escacena (2008, pág. 247) puede estar sujetas por motivos parecidos a la representación anterior, quizás debemos eliminar las marcas en X, ya que esta pieza no las presenta, pero debemos mencionar que el hecho de que sea otra embarcación tipo *hippós* datada aproximadamente de manera coetánea al uso de este tipo de embarcaciones, es cierto que puede estar indicando que se trata de otra representación dentro de esta tipología naval. En todo caso, no hemos podido encontrar una selección más amplia de representaciones dentro de esta tipología naval como para desarrollar una teoría sobre estas figuras como tales embarcaciones.

En todo caso, las conclusiones que nos dejan este trabajo son varias. Con respecto a la iconografía naval prehistórica hemos podido ver que hay diversidad dentro de las

representaciones, pero más diversidad existe dentro de las interpretaciones que se realizan sobre ellas. Es cierto que algunas, al estar más detalladas o mejor conservadas, son más fáciles de interpretar, incluso haciendo que los autores coincidan en interpretación, en cambio, la dificultad interpretativa en otras imágenes hace que no podamos realizar hipótesis sobre carácter iconográfico o zonas de influencia.

Por otro lado, la gran cantidad de referencias iconográficas de época fenicio-púnica junto con la existencia de ciertos restos arqueológicos de las naves de la época hacen que el trabajo interpretativo sea mucho más sencillo, pudiendo crear grupos tipológicos de una manera más fácil.

En todo caso, lo que nos ha quedado claro desde casi el principio del estudio es la importancia y presencia que tienen las actividades marítimas dentro de las sociedades pre y protohistóricas. Estas representaciones las hemos encontrado en todo tipo de contexto, independientemente de la época en la que se haya encuadrado la imagen, esto nos indica que las sociedades del momento tenían presente el ámbito marítimo en todos los aspectos de su vida, tanto en el ámbito sagrado, como en el cotidiano, el religioso-ritual, decorativo, etc.

Sin duda, el estudio de las diversas fuentes iconográficas navales es una línea de investigación que consideramos que debe ser continua, siempre puede sacarse más información de este tipo de fuentes y la creación de nuevos trabajos de comparación iconográfica o estudios de las posibles zonas de influencia podrían aportar datos muy interesantes para la investigación de la navegación y arquitectura en épocas como la Prehistoria y Protohistoria.

Bibliografía.

- Aguelo Mas, X., Pons Machado, O., de Juan Fuertes, C., Torres, J. R., Mata Parreño, C., Soria Combadiera, L., Piqué, R., & Antolín, F. (2013). El pecio de Binissafúller. Estado de las investigaciones. En *I Congreso de Arqueología Náutica y Subacuática Española* (pp. 67–85). Universidad de Valencia. <https://doi.org/030-13-243-6>
- Alonso Romero, F. (1995). La embarcación del petroglifo Laxe Auge dos Cebros (Pedornes, Santa María de Oia, Pontevedra). *XXII Congreso Nacional de Arqueología* (Vigo 1993). Vigo, 137-145.
- Alonso Romero, F. (2011). Las embarcaciones prerromanas del área atlántica europea. *Anuario Brigantino*, 34, 93–158. http://anuariobrigantino.betanzos.net/AB2011PDF/2011_093_158_embarcaciones_prerromanas_atlanticas_ALONSO_ROMERO.pdf
- Aranegui Gascó, C. (1996). Los platos de peces y el más allá. *Complutum. Extra*, 6, 401–414.
- Bartoloni, P. (1977). Le figurazioni di carattere marino rappresentate sulle più tarde stele di Cartagine I - Le navi. *Rivista Di Studi Fenici*, V, 147–163.
- Bartoloni, P. (1979). Le figurazioni di carattere marino rappresentate sulle più tarde stele di cartagine II. Le imbarcazioni minori. *Rivista Di Studi Fenici*, VII, 2, 181–201.
- Bartoloni, P. (1988). Le navi e la navigazione. En S. Moscati (Ed.), *i fenici*. Gruppo Editoriale Fabbri Bompiani.
- Bartoloni, P. (2015). Studi sul Tofet. *Rivista Di Studi Fenici*, XLIII, 161–167.
- Bass, G. F. (1961). The Cape Gelidonya Wreck: Preliminary Report. *American Journal of Archaeology*, 65(3), 267–276.
- Castellano Higuera-Milena, A., & Sáez Romero, A. M. (2018). The Phoenicians and the Ocean: trade and worship at La Caleta, Cadiz, Spain. *International Journal of Nautical Archaeology*, 47(1), 81–102. <https://doi.org/10.1111/1095-9270.12275>
- Costas Goberna, F. J., & Peña Santos, A. De la (2005). Oia. Arte rupestre y embarcaciones en la prehistoria de Galicia. *Glaucoptis, Boletín del Instituto de Estudios Vigueses* 11, 185-223.

- De Juan Fuertes, C. (2017). Técnicas de arquitectura naval de la cultura fenicia. *SPAL*, 26(26), 59–85. <https://doi.org/10.12795/spal.2017i26.03>
- Díes Cusí, E. (1994). Aspectos técnicos de las rutas comerciales fenicias en el mediterráneo occidental (S. IX-VII a.C). *Archivo de Prehistoria Levantina*, XXI, 311–336.
- Díes Cusí, E. (2005). Los condicionantes técnicos de la navegación fenicia en el Mediterráneo Oriental. En A. Mederos Martín, V. Peña, & C. G. Wagner (Eds.), *La navegación fenicia: tecnología naval y derroteros: encuentro entre marinos, arqueólogos e historiadores* (pp. 55–84). Universidad Complutense de Madrid, Centro de estudios fenicios y púnicos. <http://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=1403619>
- Escacena Carrasco, J. L. (2012). El firmamento en un cuenco de cerámica. Viaje a las ideas calcolíticas sobre la bóveda celeste. *Cuadernos de Prehistoria y Arqueología*, 37–38, 153–194. <https://doi.org/10.15366/cupauam2012.38.008>
- Escacena Carrasco, J. L., Fernández Flores, Á., & Rodríguez Azogue, A. (2007). Sobre el Carambolo: un híppos sagrado del santuario IV y su contexto arqueológico. *Archivo Español de Arqueología*, 80, 5–28.
- Fernández González, F. (2000). Astilleros: de los barcos antiguos a los galeones. En *Conferencia para el Aula del Mar de Arqueología subacuática*. <https://doi.org/10.1017/CBO9781107415324.004>
- Galán Saulnier, C., & Sánchez Meseguer, J. L. (2009). Tratamiento y gestión de la información arqueológica: ¿un problema o un reto? *Espacio Tiempo y Forma. Serie I, Nueva Época. Prehistoria y Arqueología*, 2, 269–298. <https://doi.org/10.5944/etfi.2.2009.1960>
- Gámiz Caro, J. (2012). *La cerámica prehistórica de la cueva de La Murcielaguina de Hornos (Hornos de Segura, Jaén)* (Vol. 22, pp. 187–198).
- Gestoso Singer, G. N. (2007). El barco naufragado en Ulu Burun y el intercambio de bienes en el Mediterráneo oriental. *DavarLogos*, 7(1), 19–32.
- Gestoso Singer, G. N. (2011). El pecio de Cabo Gelidonya: una introducción. *Kubaba*, 2, 75–84.

- Gómez Muñoz, M. S. (2018). La Isla sagrada de Venus Marina. Un antiguo referente sacro para la navegación en la Bahía de Cádiz. *Revista Atlántica-Mediterránea de Prehistoria y Arqueología Social*, 20, 129–146.
- Guerrero Ayuso, V. M. (1998). La navegación en el mundo antiguo. Mercantes fenicios y cartagineses. *Aldaba: Revista Del Centro Asociado a La UNED de Melilla*, 30, 141–191.
- Guerrero Ayuso, V. M. (2004). *Barcas exvotos de bronce de la Cerdeña Nurágica* (pp. 15–26).
- Guerrero Ayuso, V. M. (2006a). Comer antes que viajar. Pesca y barcas de base monóxila en la prehistoria occidental. *Mayurqa: Revista Del Departament de Ciències Històriques i Teoria de Les Arts*, 31, 7–56.
- Guerrero Ayuso, V. M. (2006b). Nautas baleáricos durante la Prehistoria (parte I): condiciones meteomarinas y navegación de cabotaje. *Pyrenae: Revista de Prehistòria i Antiguitat de La Mediterrània Occidental*, 37(1), 87–129.
- Guerrero Ayuso, V. M. (2006c). Nautas baleáricos durante la Prehistoria (parte II): de la iconografía naval a las fuentes históricas. *Pyrenae: Revista de Prehistòria i Antiguitat de La Mediterrània Occidental*, 37(2), 7–45.
- Guerrero Ayuso, V. M. (2008). “Las Naves de Kerné” (II). Navegando por el Atlántico durante la protohistoria y la antigüedad. En *Los fenicios y el Atlántico. IV Coloquio del CEFYP: Vol. Madrid* (pp. 69–142).
- Guerrero Ayuso, V.M. (2009a). Formas primigenias de la arquitectura naval. Las balsas de troncos desde una perspectiva etnográfica. *Arqueologia Nàutica Mediterrània. Monografies del CASC* 8. Museu d’Arqueologia de Catalunya-CASC. Girona.
- Guerrero Ayuso, V. M. (2009b). Prehistoria de la navegación: Orígen y desarrollo de la arquitectura naval primigenia. *BAR International Series* 1952. Oxford.
- Guerrero Ayuso, V. M. (2010). Barcos calcolíticos (c. 2500/2000 BC) del Mediterráneo occidental. *Pyrenae*, 41(2), 29–48.
- Guerrero Ayuso, V. M., & Escacena Carrasco, J. L. (2008). Barca ritual fenicia en el santuario de “El Carambolo” (Sevilla, España). *Archeologia Storia Etnologia Navale*, 239–250.

- López Castro, J. L. (2019). La navegación fenicia en la ruta de las estrímnides. Del Mediterráneo al Atlántico. En E. Ferrer Albelda (Ed.), *La ruta de las Estrímnides. Navegación y conocimiento del litoral atlántico de Iberia en la Antigüedad*. (Servidio d, pp. 345–369).
- Luzón Nogué, J. M., & Coín Cuenca, L. M. (1986). *La navegación pre-astronómica en la antigüedad: utilización de pájaros en la orientación náutica*. 2, 65–85.
- Mauro, C. (2014a). Los pecios fenicios en Época Arcaica, estado de la cuestión. *Ab Initio: Revista Digital Para Estudiantes de Historia*, 5(10), 3–29.
- Mauro, C. (2014b). Las rutas fenicias por el Mediterráneo en el periodo arcaico (IX – VII siglo a .C.). *ArqueoWeb*, 15(2014), 33–55.
- Medas, S. (2004). Lórientamento astronomico: aspetti tecnici della navigazione fenicio-punica tra retorica e realtà. En V. Peña & C. G. Wagner y Alfredo Mederos (Eds.), *La navegación fenicia tecnología naval y derroteros. Encuentro entre marinos, arqueólogos e historiadores* (pp. 43–53). Centro de estudios fenicios y púnicos.
- Mederos Martín, A. (2019). Auga dos Cebros (Pontevedra, Galicia): un barco del Bronce Final II en la fachada atlántica de la Península Ibérica (1325-1050 a.C.). *Saguntum. Papeles Del Laboratorio de Arqueología de Valencia*, 51, 23–39. <https://doi.org/10.7203/SAGVNTVM.51.11476>
- Mederos Martín, A., & Escribano Cobo, G. (2005). *Los aborígenes canarios y la navegación [The Canary aborigines and navigation]*. 30, 849–867.
- Mederos Martín, A., & Escribano Cobo, G. (2008). Caballos de Poseidón. Barcos de juncos y “hippoi” en el sur de la Península ibérica y el litoral atlántico norteafricano. *Saguntum. Papeles Del Laboratorio de Arqueología de Valencia*., 40, 63–78.
- Méndez Cruz, C. F. (2012). *Bases de Datos*. Universidad Nacional Autónoma de México.
- Milesi García, L. B. (2018). *Lugares de agregación en la Prehistoria desde una perspectiva etnográfica. Los recintos de fosos como caso de estudio*. [Universidad de Granada]. <http://hdl.handle.net/10481/54431>
- Morgado, A., García-Alfonso, E., García del Moral, L. F., Benavides, J. A., Rodríguez-Tovar, F. J., & Esquivel, J. A. (2018). Embarcaciones prehistóricas y representaciones rupestres. Nuevos datos del abrigo de Laja Alta (Jimena de la

- Frontera, Cádiz). *Complutum*, 29(2), 239–265. <https://doi.org/10.5209/cmpl.62580>
- Moyano Di Carlo, J. (2015). Arquitectura naval de tradición peninsular en la protohistoria mediterránea. Evolución y propuesta de análisis contextual. *ArkeoGazte*, 5, 253–269.
- Múzquiz Pérez-Seoane, M. (1994). Análisis del proceso artístico del arte rupestre. *Complutum*, 5, 357–357.
- Ortega Pérez, J. R., Esquembre Bebia, M. A., Castelló Mari, J. S., & Molina Mas, F. A. (2003). Una pieza singular: la terracota de un birreme del poblado ibérico del Cerro de las Balsas (La Albufereta, Alicante). *Saguntum. Papeles Del Laboratorio de Arqueología de Valencia*, 35, 147–157.
- Paredes Hernández, E., & Velasco Espitia, M. E. (2018). *Administración de Base de Datos*. Universidad de Pamplona.
- Pedreño Serrano, F. J. (2017). *Bases para el estudio de la navegación Prehistórica en el ámbito Mediterráneo*. Universidad de Cádiz.
- Pomey, P. (2010). De l'assemblage par ligatures à l'assemblage par tenons et mortaises. En P. Pomey (Ed.), *Transferts technologiques en architecture navale méditerranéenne de l'antiquité aux temps modernes: inentité technique et identité culturelle* (pp. 15–26). Institut français d'études anatoliennes Georges Dumézil - Istanbul De Boccard.
- Pomey, P. (2012). Le dossier de l'épave du Golo (Mariana, Haute-Corse). Nouvelles considérations sur l'interprétation et l'origine de l'épave. *Archaeonautica*, 17, 11–30.
- Rodríguez González, E., & García Cardiel, J. (2020). Between the Mediterranean and the Atlantic: nautical iconography in the south-west Iberian Peninsula. *International Journal of Nautical Archaeology*, 1–15. <https://doi.org/10.1111/1095-9270.12415>
- Ruiz-Gálvez Priego, M. (2005). Representaciones de barcos en el arte rupestre: piratas y comerciantes en el tránsito de la Edad de Bronce a la Edad de Hierro. *Mayurqa*, 30, 307-340–340.
- Springmann, M.-J. (2003). Thoughts on the typology of Stone Age boat petroglyphs from the White Sea and Lake Onega, Russia, en Beltrame, C., (ed.): *Boats, ships and*

shipyards, Proceedings of the Ninth International Symposium on Boat and Ship Archaeology (Vernice 2000), Oxbow Books, Oxford, 160-168.

Torres Ortiz, M. (2008). Los “tiempos” de la precolonización. En S. Celestino, N. Rafael, & X.-L. Armada (Eds.), *Contacto cultural entre el Mediterráneo y el Atlántico (siglos XII-VIII a.n.e.)*. *La precolonización a debate* (pp. 59–91). Consejo superior de investigaciones científicas.

Vázquez Zabala, I. (2019). *La navegación precolonial en la Península Ibérica y sus relaciones con el Mediterráneo Occidental*. Universidad de Zaragoza.

Vives-Ferrándiz Sánchez, J. (2005). Negociando encuentros. Situaciones coloniales e intercambios en la costa oriental de la Península Ibérica (ss. VIII-VI a.C.). En *Cuadernos de arqueología mediterránea* (Issue 12, pp. 15–269).

Índice de figuras.

Figura 1: Campos de la base de datos.....	6
Figura 2: Formulario de la base de datos.....	10
Figura 3: Interpretación esquemática del Disco de Nebra (Escacena Carrasco, 2012, pág. 156, fig. 1)	15
Figura 4: Grabados del Lago Onega (modificado a partir de Guerrero Ayuso, 2006a, pág. 54, fig. 8).	19
Figura 5: Grabado de Khor el Salaam (Alonso Romero, pág. 117, fig. 14b).....	20
Figura 6: Representación de las naves del hipogeo de Torre del Ram (Guerrero Ayuso, 2006c, pág. 13, fig. 3).....	22
Figura 7: Embarcación de N'Abella d'Enfins (Guerrero Ayuso, 2006c, pág. 18, fig. 5).23	
Figura 8: Embarcación del Barranco de Macarella, en Santa Ana (Guerrero Ayuso, 2006c, pág. 20, fig. 7).....	23
Figura 9: Representación de las barcas de la Cueva de La Pileta (Escacena Carrasco, 2012, pág. 167, fig. 15).....	24
Figura 10: Representación de la embarcación del vaso de la Cueva de la Murcielaguina (Escacena Carrasco, 2012, pág. 175, fig. 24).	25
Figura 11: Cuenco cerámico del yacimiento de Los Millares (Escacena Carrasco, 2012, pág. 171, fig. 20).....	26
Figura 12: Representación de la embarcación de Puerto del Viento (Escacena Carrasco, 2012, pág. 175, fig. 23).....	27

Figura 13: Embarcación de la Cueva de las Palomas (Guerrero Ayuso, 2009b, pág. 226, fig. IV-38.1).....	27
Figura 14: Embarcaciones de la Laja Alta esquematizadas (Morgado et al., 2018, pág. 255, fig. 16).	29
Figura 15: Fragmento cerámico de Los Millares (Guerrero Ayuso, 2010, pág. 33, fig. 3).	31
Figura 16: Representación de la cerámica de Liria (Aranegui Gascó, 1996, pág. 402, fig. 1.).....	32
Figura 17: Mapa de las rutas fluviales del entorno del Lago Onega. A partir de Google Maps.	42
Figura 18: Mapa de la localización del Barranco de Macarella. A partir de Google Maps.	43
Figura 19: Localización de los hipogeos funerarios de Torre del Ram y N'Abella d'Enfins. A partir de Google Maps.	45
Figura 20: Comparación gráfica entre las naves de Khor el Salaam, Torre del Ram y N'Abella d'Enfins y las barcas de procedencia etnográfica de Mozambique, India y Sri Lanka respectivamente. A partir de Guerrero Ayuso, 2009a, pág. 345, fig. 2.	47
Figura 21: Técnica de unión de tracas y cuadernas a través del uso de mortajas, espigas y clavijas (De Juan Fuertes, 2017, pág. 63, fig. 3).	51
Figura 22: Aproximación esquemática de un gaulós fenicio. A partir de https://www.estudiosonavegas.com/images/FotosCrimilda/Fenicios/Foto%20fenicios%2014.jpg	53

Figura 23: Representaciones de embarcaciones tipo hippós (Guerrero Ayuso, 1998, pág. 168, fig. 10)	53
Figura 24: Reconstrucción esquemática de la terracota del Cerro de las Balsas, La Albufereta, Alicante (Ortega Pérez et al., 2003, pág. 152, fig. 9).	54
Figura 25: Representación esquemática del sello de la Cueva de Gorham (Rodríguez González & García Cardiel, 2020, pág. 3, tabla 1, fig. 1).	56
Figura 26: Embarcación de juncos de La Baranda (Mederos Martín & Escribano Cobos, 2008, pág. 73, fig. 20).....	57
Figura 27: Cerámica de la Casa del Turuñuelo (Rodríguez González & García Cardiel, 2020, pág. 11, fig. 6).....	58
Figura 28: Placas de marfil de la Casa del Turuñuelo (Rodríguez González & García Cardiel, 2020, pág. 9, fig. 4).....	58
Figura 29: Terracota de la Caleta (Castellano Higuera-Milena & Sáez Romero, 2018, pág. 85, fig. 4.3).....	59
Figura 30: Gaulós representada en la urna funeraria del Río Orontes (Guerrero Ayuso, 1998, pág. 156, fig. 3).....	60
Figura 31: Gaulós de la Tumba de Nebamun (Guerrero Ayuso, 1998, pág. 147, fig. 1).	61
Figura 32: Gaulós de la tumba de Kenamon (Guerrero Ayuso, 1998, pág. 149, fig. 2A).	61
Figura 33: Representacion del gaulós en el oinocoe chipriota (Guerrero Ayuso, 1998, pág. 167, fig. 8).	62

Figura 34: Gaulós de bronce del Santuario de Hera Lacinia (Guerrero Ayuso, 2004).	62
Figura 35: Representación esquemática de la terracota de Amatunte (Guerrero Ayuso, 1998, pág. 166, fig. 7C).	63
Figura 36: Representaciones de mayor tamaño de las naves tipo gaulós de las estelas del Tofet (a partir de Bartoloni, 1977, págs. 160 y 161, figs. 3a, 3b y 4c).	64
Figura 37: Representaciones de las naves menores tipo gaulós del Tofet (a partir de Bartoloni, 1979, pág. 198 y 199, tablas LX (fila nº 1 de la imagen) y LXI (fila nº 2 de la imagen)).	65
Figura 38: Gaulós de Sidón (Bartoloni, 1988, pág. 73).	66
Figura 39: Híppoi del relieve en bronce de Balawat (Guerrero Ayuso, 1998, pág. 168, fig. 11).	67
Figura 40: Bajorrelieve del palacio de Sargon (imagen de: https://www.meisterdrucke.es/impresion-art%C3%ADstica/Assyrian/223981/Relieve-que-representa-la-descarga-de-madera-despu%C3%A9s-del-transporte-por-mar,-desde-el-Palacio-de-Sargon-II,-Khorsabad,-Iraq.html).	67
Figura 41: Nave de la cueva funeraria de Kef el Blida (Guerrero Ayuso, 1998, pág. 181, fig. 16).	68
Figura 42: Representación de la nave de Esciros (Guerrero Ayuso, 1998, pág. 169, fig. 12).	68
Figura 43: Representación de la nave de Lisboa (Guerrero Ayuso, 2008, pág. 135, fig. 3-7).	69
Figura 44: Grabado de Laxe Auga dos Cebros (Mederos Martín, 2019, pág. 26, fig. 3).	70

Figura 45: Calco realizado por Costas Goberna y Peña Santos del 2005 (Mederos Martín, 2019, pág. 28, fig. 5).....	71
Figura 46: Representación de los grabados del Campanario (Rodríguez Gonzalez & García Cardiel, 2020, pág. 3, tabla 1, fig. 7).	73
Figura 47: Representación de las embarcaciones tipo híppoi de la Baranda (a partir de Mederos Martín & Escribano Cobos, 2008, págs. 72 y 73, figs. 13, 15, 16 y 18).	74
Figura 48: Híppoi del Cercado (Guerrero Ayuso, 2008, pág. 139, fig. 7-2).	75
Figura 49: Representación de la embarcación del Barranco de Adonai (Guerrero Ayuso, 2008, pág. 139, fig. 7-3).	76
Figura 50: Vasija en forma de hippós del yacimiento del Carambolo (Guerrero Ayuso & Escacena Carrasco, 2008, pág. 243, fig. 3).....	77
Figura 51: Representación de un barco tipo hippós de las estelas de piedra del Tofet de Cartago (Bartoloni, 1977, pág. 161, fig. 4a).....	77
Figura 52: Bajorrelieve del palacio de Sennacherib (Bartoloni, 1988, pág. 73).	78
Figura 53: Moneda de Biblos (Bartoloni, 1988, pág. 72).....	79
Figura 54: Representación de la nave bélica del Tofet (Bartoloni, 1977, pág. 161, fig. 4b).	80
Figura 55: Terracota del Birreme de Cerro de las Balsas (Ortega Pérez et al., 2003, pág. 151, fig. 7).	80
Figura 56: Embarcaciones de juncos protohistóricas (a partir de Castellano Higuera-Milena & Sáez Romero, 2018, pág. 85, fig. 4.3; Rodríguez Gonzáles & García Cardiel,	

2020, págs. 9 y 11, figs. 4 y 6 y Mederos Martín & Escribano Cobos, 2008, pág. 73, fig. 20)..... 89

Figura 57: Algunas representaciones de las embarcaciones tipo gaulós (a partir de Guerrero Ayuso, 1998, pág. 166, fig. 7c; Guerrero Ayuso, 2004; Bartoloni, 1977, págs. 160 y 161, figs. 3a, 3b y 4c y Bartoloni, 1979, págs. 198 y 199, tablas LX y LXI). 89

Figura 58: Algunas embarcaciones tipo híppoi junto con representaciones de los birremes fenicios (a partir de Guerrero Ayuso & Escacena Carrasco, 2008, pág. 243, fig. 3; Guerrero Ayuso, 1998, pág. 169, fig. 12; Bartoloni, 1977, pág. 161, fig. 4^a; Bartoloni, 1977, pág. 161, fig. 4b; Bartoloni, 1988, pág. 72 y Ortega Pérez et al., 2003, pág. 151, fig. 7)..... 90

Anexo I. Glosario.

Akroteria: Remate o forma de la roda de una embarcación.

Cabotaje: Sistema de navegación orientativo a través de la visualización de tierra en toda la travesía, es decir, llevando a cabo la ruta costeando.

Casco primero: Método de construcción naval que comienza teniendo como pieza principal la arquitectura longitudinal formada por la quilla.

Castillo de proa: Especie de camarote situado en la proa de las embarcaciones bélicas que podían albergar a los arqueros o a cualquier tripulante de la nave.

Codaste: Pieza unida a la arquitectura longitudinal de la nave localizada en la popa de la embarcación. Extensión de la quilla.

Cuadernas: Arquitectura transversal de la embarcación, forma el “costillar” de la nave.

Chumaceras: Piezas donde se apoyan y giran los remos de la embarcación.

Clavijas: Elemento metálico punzante con el que se clavetean las tracas de la embarcación.

Escalomote: Tablones de madera que se colocan de lado sobre la borda de la embarcación.

Eslora: Largo de la arquitectura longitudinal de una embarcación.

Espigas: Pieza de madera que sobresale para realizar la unión a través de mortajas y clavijas.

Espolón: Pieza en forma de cuerno situada en la parte inferior de la proa de una embarcación bélica.

Estanquidad: Carácter estanco de una embarcación, es decir, la capacidad de evitar la entrada de agua en la nave.

Gateras: Orificio en los lados de las naves por los que pasan los remos.

Manga: Anchura de la embarcación, es decir, las medidas que tiene la nave de costado a costado.

Mortajas: Huecos dentro de las tracas para realizar la unión a través de las espigas y clavijas.

Obra muerta: Parte de la nave que está fuera del agua.

Obra viva: Parte de la nave que está cubierta por el agua.

Puntal: Longitud entre la cubierta de la embarcación y la obra viva de la nave.

Quilla: Elemento longitudinal de la embarcación. Pieza central de la construcción a *casco primero*.

Roda: Pieza unida a la arquitectura longitudinal de la nave localizada en la proa de la embarcación. Extensión de la quilla.

Sobrepunte: Pasarela situada encima del castillo de proa de las embarcaciones bélicas.

Tajamar: Elemento localizado en la proa de las embarcaciones con la función de cortar la superficie acuática.

Toteles: Tablones de maderas colocados en los lados de la embarcación para servir de asiento a los remeros.

Tracas: Tablas que continúan la arquitectura longitudinal de la embarcación. Forma el casco.

Tracas de aparadura: Primeras tablas colocadas a los lados de la quilla.

Tresbolillo: Distribución en triángulos de las clavijas en el método de la *punicana coagmenta* dentro de la familia constructiva ibérica fenicio-púnica.

Anexo II. Base de datos.

<https://drive.google.com/file/d/1KpPUGS97Jatfkys9iEFgPrj4C-HaqSuN/view?usp=sharing>